This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Google

Это цифровая коиия книги, хранящейся для иотомков на библиотечных иолках, ирежде чем ее отсканировали сотрудники комиании Google в рамках ироекта, цель которого - сделать книги со всего мира достуиными через Интернет.

Прошло достаточно много времени для того, чтобы срок действия авторских ирав на эту книгу истек, и она иерешла в свободный достуи. Книга иереходит в свободный достуи, если на нее не были иоданы авторские ирава или срок действия авторских ирав истек. Переход книги в свободный достуи в разных странах осуществляется ио-разному. Книги, иерешедшие в свободный достуи, это наш ключ к ирошлому, к богатствам истории и культуры, а также к знаниям, которые часто трудно найти.

В этом файле сохранятся все иометки, иримечания и другие заииси, существующие в оригинальном издании, как наиоминание о том долгом иути, который книга ирошла от издателя до библиотеки и в конечном итоге до Вас.

Правила использовапия

Комиания Google гордится тем, что сотрудничает с библиотеками, чтобы иеревести книги, иерешедшие в свободный достуи, в цифровой формат и сделать их широкодостуиными. Книги, иерешедшие в свободный достуи, иринадлежат обществу, а мы лишь хранители этого достояния. Тем не менее, эти книги достаточно дорого стоят, иоэтому, чтобы и в дальнейшем иредоставлять этот ресурс, мы иредириняли некоторые действия, иредотвращающие коммерческое исиользование книг, в том числе установив технические ограничения на автоматические заиросы.

Мы также иросим Вас о следующем.

- Не исиользуйте файлы в коммерческих целях.
  Мы разработали ирограмму Поиск книг Google для всех иользователей, иоэтому исиользуйте эти файлы только в личных, некоммерческих целях.

- Не отиравляйте автоматические заиросы.
  Не отиравляйте в систему Google автоматические заиросы любого вида. Если Вы занимаетесь изучением систем машинного иеревода, оитического расиознавания символов или других областей, где достуи к большому количеству текста может оказаться иолезным, свяжитесь с нами. Для этих целей мы рекомендуем исиользовать материалы, иерешедшие в свободный достуи.

- Не удаляйте атрибуты Google.
  В каждом файле есть "водяной знак" Google. Он иозволяет иользователям узнать об этом ироекте и иомогает им найти доиолнительные материалы ири иомощи ирограммы Поиск книг Google. Не удаляйте его.

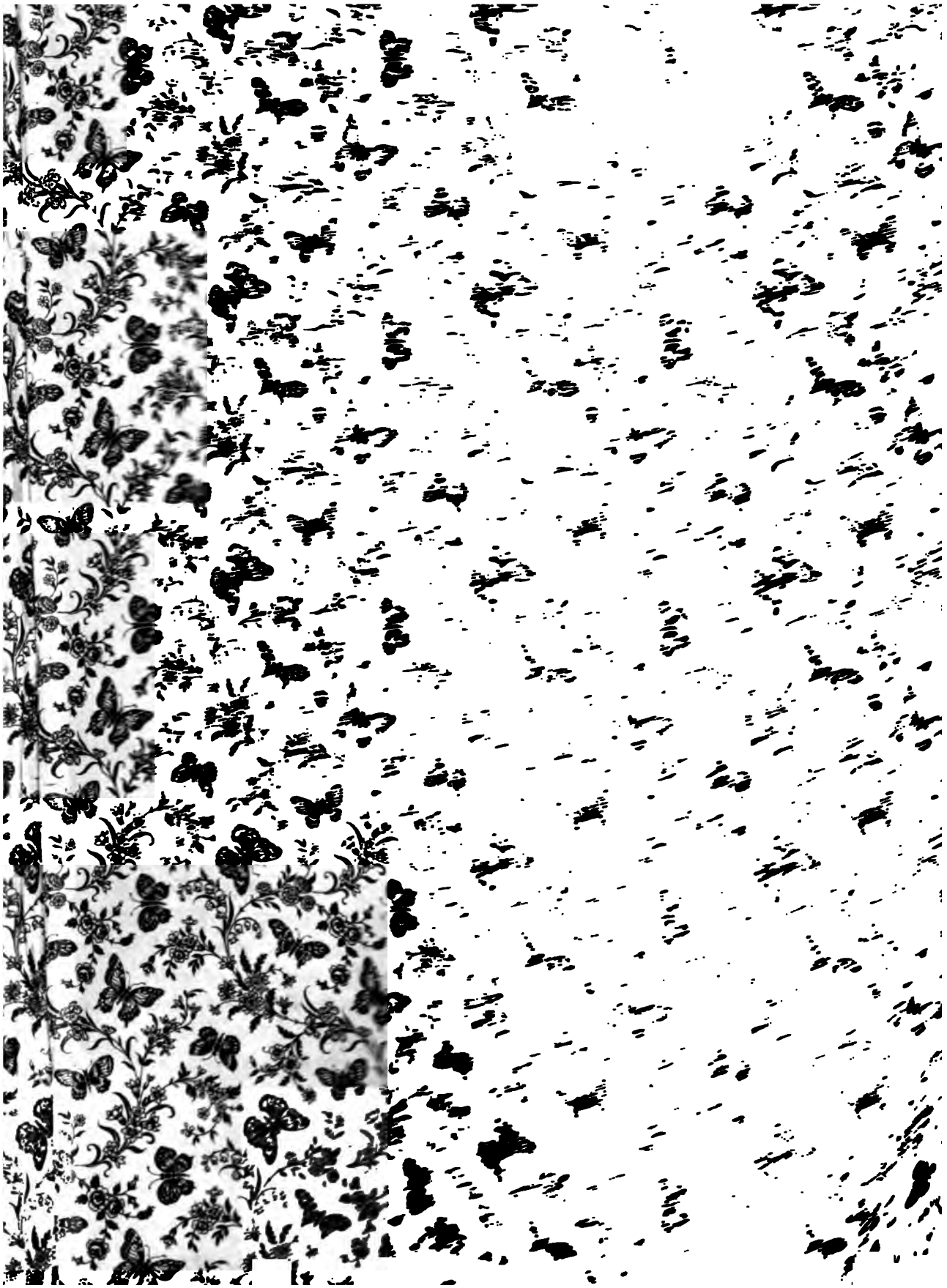
- Делайте это законно.
  Независимо от того, что Вы исиользуйте, не забудьте ироверить законность своих действий, за которые Вы несете иолную ответственность. Не думайте, что если книга иерешла в свободный достуи в США, то ее на этом основании могут исиользовать читатели из других стран. Условия для иерехода книги в свободный достуи в разных странах различны, иоэтому нет единых иравил, иозволяющих оиределить, можно ли в оиределенном случае исиользовать оиределенную книгу. Не думайте, что если книга иоявилась в Поиске книг Google, то ее можно исиользовать как угодно и где угодно. Наказание за нарушение авторских ирав может быть очень серьезным.

О программе Поиск кпиг Google

Миссия Google состоит в том, чтобы организовать мировую информацию и сделать ее всесторонне достуиной и иолезной. Программа Поиск книг Google иомогает иользователям найти книги со всего мира, а авторам и издателям - новых читателей. Полнотекстовый иоиск ио этой книге можно выиолнить на странице `http://books.google.com/`

Очеркъ возникновенія и дѣятельности Добровольнаго Флота за XXV лѣтъ

Digitized by Google



ОЧЕРКЪ

ВОЗНИКНОВЕНІЯ И ДѢЯТЕЛЬНОСТИ

ДОБРОВОЛЬНАГО ФЛОТА

ЗА ВРЕМЯ XXV-ти ЛѢТНЯГО ЕГО СУЩЕСТВОВАНІЯ.

— — —

Георг...
Альтфатер

ОЧЕРКЪ

ВОЗНИКНОВЕНІЯ И ДѢЯТЕЛЬНОСТИ

ДОБРОВОЛЬНАГО ФЛОТА

ЗА ВРЕМЯ

XXV-ТИ ЛѢТНЯГО

ЕГО СУЩЕСТВОВАНІЯ.

По порученію Комитета Добровольнаго флота

составилъ

М. Поггенполь.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Типографія А. Бенке, Новый переулокъ № 2.
1903.

Печатано по распоряженію Комитета Добровольнаго флота.

Napoleon

Цесаревич Александръ.

Посвящается памяти

Августѣйшаго

Устроителя и Покровителя Добровольнаго Флота

Императора Александра III.

Константинъ [illegible]

[illegible]
[illegible]

Константинъ Петровичъ Побѣдоносцевъ

Вице-Предсѣдатель Комитета по устройству Добровольнаго флота и Предсѣдатель Главнаго Управленія Общества Добровольнаго флота.

Оглавленіе.

СТРАНИЦЫ.

Глава I. Возникновеніе Добровольнаго флота. — Московскій Главный Комитетъ по сбору пожертвованій на пріобрѣтеніе морскихъ судовъ Добровольнаго флота. — Комитетъ Наслѣдника Цесаревича по устройству Добровольнаго флота. — Покупка и заказъ первыхъ крейсеровъ, дѣятельность ихъ. — Утвержденіе устава Общества Добровольнаго флота (февраль 1878 г. — май 1879 г.) . . . . 1— 43

Глава II. Общество Добровольнаго флота. — Установленіе правильныхъ товаро-пассажирскихъ рейсовъ на Дальній Востокъ. — Увеличеніе судового состава Добровольнаго флота. — Дѣятельность Общества до его упраздненія (май 1879 г. — февраль 1886 г.) . . . . . 44— 97

Глава III. Передача Добровольнаго флота въ вѣдѣніе Морского Министерства. — Упраздненіе Общества Добровольнаго флота и учрежденіе Комитета Добровольнаго флота. — Временное положеніе о Добровольномъ флотѣ 1886 г. . . . . 98—127

Глава IV. Комитетъ Добровольнаго флота. — Общее направленіе его дѣятельности. — Временное положеніе о Добровольномъ флотѣ 1892 года. — Вытекающія изъ этого положенія обязательства для Добровольнаго флота. — Судостроительная программа Добровольнаго флота и ея выполненіе . . . . . 128—171

Глава V. Административная и хозяйственная дѣятельность Комитета Добровольнаго флота. — Участіе Добровольнаго флота въ военныхъ операціяхъ. — Наступившее измѣненіе обстоятельствъ, благопріятствовавшихъ развитію Добровольнаго флота. — Положеніе о Добровольномъ флотѣ 1902 года . . . . . 172—205

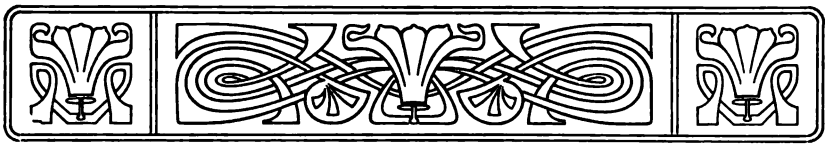
Глава VI. Крушеніе и гибель трехъ пароходовъ Добровольнаго флота: «Москва», «Кострома» и «Владивостокъ» . . . . . 206—231

Глава VII. Данныя о пароходахъ Добровольнаго флота. — Товаро-пассажирская служба ихъ. — Денежныя обороты Добровольнаго флота. — Личный составъ его . . . . . 232—244

Приложенія.

		страницы.
№ 1.	Воззваніе Московскаго Главнаго Комитета къ участію въ подпискѣ на пріобрѣтеніе судовъ Добровольнаго флота	247
№ 2.	Объявленіе о приглашеніи къ пожертвованіямъ на устройство Добровольнаго флота	248
№ 3.	Поступленіе пожертвованій на устройство Добровольнаго флота съ 1878 г. по 1 января 1903 г.	251
№ 4.	Личный составъ Комитета Наслѣдника Цесаревича по устройству Добровольнаго флота	252
№ 5	Списокъ наиболѣе крупныхъ жертвователей на устройство Добровольнаго флота	254
№ 6.	Уставъ Общества Добровольнаго флота	256
№ 7.	Списокъ членовъ-учредителей Общества Добровольнаго флота	270
№ 8.	Личный составъ Главнаго Правленія Общества Добровольнаго флота	273
№ 9.	Временное положеніе о Добровольномъ флотѣ 1886 года	275
№ 10.	Адресъ Добровольному флоту отъ Императорскаго Общества для содѣйствія русскому торговому мореходству	283

Добровольно Просвѣщ. СПБ. по Шкоте 1904.
Артиллерия Штюдеръ и Пастернакъ С.П.Б.



Георгій
Альфатов
№ 4951

Глава I.

Возникновеніе Добровольнаго флота — Московскій Главный Комитетъ по сбору пожертвованій на пріобрѣтеніе морскихъ судовъ Добровольнаго флота.— Комитетъ Наслѣдника Цесаревича по устройству Добровольнаго флота.— Покупка и заказъ первыхъ крейсеровъ; дѣятельность ихъ. — Утвержденіе устава Общества Добровольнаго флота. (Февраль 1878 г.—Май 1879 г.).

Успѣхи русскаго оружія, ознаменовавшіе Восточную войну 1877—1878 гг. и приведшіе наши войска къ стѣнамъ Константинополя, встревожили европейскія государства, считавшія себя призванными стоять на стражѣ запутаннаго узла, именуемаго восточнымъ вопросомъ, и вызвали въ нихъ опасеніе за переходъ къ Россіи преобладающаго вліянія въ дѣлахъ Востока. Англія и Австрія поспѣшили активными дѣйствіями лишить Россію результатовъ войны и поддержать упавшій и склонный къ уступчивости духъ оттоманскаго правительства въ предстоявшихъ дипломатическихъ переговорахъ съ Россіей. Сильная англійская броненосная эскадра вступила въ Мраморное море, занявъ Измидскую бухту, Галлиполи и Сароссій заливъ, готовая форсировать Босфоръ и проникнуть въ беззащитное Черное море; Австрія заняла островъ Ада-кале на Дунаѣ и приготовила войска для вступленія въ Боснію.

При такой воинственной обстановкѣ, угрожавшей ежеминутно перейти въ вооруженное столкновеніе, велись переговоры о мирѣ, завершившіеся подписаніемъ 19 февраля (3 марта) 1878 года Санъ-Стефанскаго прелиминарнаго мирнаго договора, вызвавшаго протестъ Англіи и неудовольствіе Австріи, которая предложила созывъ европейскаго конгресса. Какъ извѣстно, состоявшійся впослѣдствіе въ Берлинѣ, подъ предсѣдательствомъ князя Бисмарка, конгрессъ совершенно уничтожилъ Санъ-Стефанскій договоръ.

А тѣмъ временемъ Англія продолжала быстро и открыто готовиться къ войнѣ и исполненіе нашего мирнаго договора съ Турціей пріостановилось. Безсиліе наше на Черномъ морѣ противупоставить англійскимъ броненосцамъ какія-либо средства обороны и нападенія вызвало взрывъ народнаго патріотизма, выразившійся въ стремленіи создать орудіе для отпора надвигавшагося на насъ нападенія со стороны сильнѣйшей морской державы.

Съ особой силой сказалось это патріотическое движеніе въ Москвѣ, гдѣ оно нашло горячій откликъ и дѣятельное сочувствіе въ средѣ Императорскаго Общества для содѣйствія русскому торговому мореходству. Говорили, что если наше правительство и располагаетъ средствами для регулярной войны, то не имѣетъ готоваго орудія для партизанской войны на морѣ, т. е. для той именно, которая, по опытамъ прежняго времени, оказывалась наиболѣе дѣйствительною въ борьбѣ съ Англіей. Исторія показываетъ, что это средство было всегда дѣйствительно въ войнѣ съ морской державой и для этого государственная власть не только употребляетъ свои крейсеры, но пользуется, въ случаѣ нужды, наличными средствами національнаго торговаго флота. Тор-

говаго флота у насъ нѣтъ. Необходимо создать его или, по крайней мѣрѣ, положить начало этому дѣлу, имѣющему для насъ двояко важное значеніе: одно — удовлетворить нуждамъ русской торговли и промышленности, которыя находятся въ зависимости отъ иностранцевъ во всѣхъ морскихъ перевозкахъ, другое—доставить правительству, на случай войны съ морской державой, возможность употребить для крейсерской службы приспособленныя къ тому суда торговаго флота. Суда эти должны быть океанскія; въ мирное время они служатъ цѣлямъ торговымъ, во время войны они употребляются для военныхъ цѣлей какъ крейсеры.

Едва успѣло общественное мнѣніе вылиться въ этой формѣ, какъ стали поступать со всѣхъ сторонъ заявленія о готовности предоставить денежныя средства для обращенія мысли въ дѣло.

Произнесенныя впервые въ правленіи московскаго Общества для содѣйствія русскому торговому мореходству слова: патріотическій, народный *добровольный* флотъ, разнеслись съ быстротою молніи по всей Россіи, проникнувъ въ отдаленнѣйшія окраины ея, и были приняты какъ точное и полное выраженіе народной мысли. Уже 9 марта 1878 г. правленіе Общества, въ виду множества поступавшихъ къ нему заявленій о желаніи жертвовать на созданіе Добровольнаго флота, постановило ходатайствовать передъ правительствомъ о разрѣшеніи Обществу открыть повсемѣстную въ Имперіи подписку на пріобрѣтеніе крейсеровъ для этого флота.

22 марта, по воспослѣдованіи Высочайшаго соизволенія на открытіе просимой Обществомъ подписки, состоялось чрезвычайное общее собраніе членовъ Общества, на которомъ было постановлено:

1. Учредить въ Москвѣ Главный Комитетъ для сбора

пожертвованій на пріобрѣтеніе морскихъ судовъ Добровольнаго флота;

2. Просить почетнаго члена своего, Его Императорское Высочество Государя Наслѣдника Цесаревича Великаго Князя Александра Александровича, о принятіи почетнаго предсѣдательства въ московскомъ Главномъ Комитетѣ, и почетнаго члена Общества, московскаго генералъ-губернатора князя В. А. Долгорукова, о принятіи предсѣдательства въ этомъ Комитетѣ;

3. Пригласить къ вспомоществованію предпринятому дѣлу высокопреосвященнаго Иннокентія, митрополита московскаго, и къ участію въ занятіяхъ Комитета представителей бѣлаго духовенства г. Москвы, другихъ христіанскихъ и нехристіанскихъ исповѣданій, дворянства, земства, купечества и города;

4. Обратиться ко всѣмъ губернаторамъ съ приглашеніемъ учредить мѣстные комитеты для сбора пожертвованій въ каждой губерніи съ тою же цѣлью и, по возможности, въ томъ же составѣ какъ московскій Главный Комитетъ;

5. Разослать мѣстнымъ комитетамъ, для безплатныхъ публичныхъ чтеній, изданія, разъясняющія значеніе крейсеровъ въ настоящихъ обстоятельствахъ.

На слѣдующій же день, 23 марта, отправилась въ Петербургъ депутація отъ Общества[1]) для представленія Его Высочеству Наслѣднику Цесаревичу ходатайства Общества. Цесаревичъ былъ боленъ, не выѣзжалъ и никого не принималъ, но, узнавъ о пріѣздѣ депутаціи и о цѣли ея, принялъ представителя ея, выразилъ полное свое сочувствіе предпринимаемому дѣлу и поручилъ

[1]) Депутацію составляли: предсѣдатель Общества графъ А. Е. Комаровскій и члены правленія князь Д. Н. Долгоруковъ и А. Е. Несъ.

Графъ Алексѣй Евграфовичъ Комаровскій

Предсѣдатель ИМПЕРАТОРСКАГО Общества для содѣйствія Русскому Торговому Мореходству.

передать Обществу его «благодарность за вниманіе и честь ему оказываемыя».

Тотчасъ по полученіи увѣдомленія о воспослѣдовавшемъ Высочайшемъ разрѣшеніи Его Высочеству принять званіе почетнаго предсѣдателя Главнаго Комитета, Общество приступило къ обсужденію дальнѣйшихъ мѣропріятій къ осуществленію столь успѣшно начатаго дѣла. Было рѣшено перенести организаторскую дѣятельность по созданію Добровольнаго флота въ Петербургъ, въ непосредственную близость къ Августѣйшему покровителю его, милостивой заботливости котораго Общество ввѣряло дальнѣйшую выработку подробностей установленія Добровольнаго народнаго флота и ходатайство объ ихъ утвержденіи, для чего при Его Высочествѣ должна была быть образована особая комиссія изъ членовъ по избранію Цесаревича.

Одновременно съ этимъ Общество, въ чрезвычайномъ общемъ собраніи 4 апрѣля, постановило:

1. Пріобрѣтаемымъ съ Высочайшаго разрѣшенія на средства народной подписки судамъ присвоить съ момента покупки на вѣчныя времена наименованіе «имени Государя Наслѣдника Цесаревича судовъ Добровольнаго Народнаго Флота»;

2. Суда эти, въ случаѣ войны, передавать въ распоряженіе правительства на военныя надобности въ качествѣ крейсеровъ, въ мирное же время обращать на цѣли торговыя,

и 3. Выгоды, имѣющія произойти отъ употребленія означенныхъ судовъ для коммерческихъ цѣлей, употреблять исключительно на поддержаніе и пріобрѣтеніе новыхъ судовъ Добровольнаго флота.

Въ этомъ постановленіи Общества выразилась въ полномъ объемѣ народная мысль о цѣли создаваемаго

на народныя средства Добровольнаго флота и завѣть относительно условій дальнѣйшаго существованія его.

Къ этому времени общее сочувствіе къ задуманному дѣлу, какъ оно оформилось въ резолюціяхъ Общества для содѣйствія русскому торговому мореходству, выразилось уже настолько рѣшительно, что не оставалось никакого сомнѣнія въ успѣшности результатовъ сборовъ. Пожертвованія начали поступать со всѣхъ сторонъ и касса московскаго Главнаго Комитета стала быстро наполняться народными приношеніями. Можно было приступить къ осуществленію дѣла, ставшаго съ тѣхъ поръ близкимъ и дорогимъ сердцу Августѣйшаго покровителя его.

Въ знаменательный для Добровольнаго флота день 11-го апрѣля 1878 г., Государь Императоръ, по ходатайству Цесаревича, Высочайше повелѣть соизволилъ:

«Разрѣшить учрежденіе, подъ предсѣдательствомъ Его Императорскаго Высочества Государя Наслѣдника Цесаревича, Комитета по устройству Добровольнаго флота на жертвуемыя для сей цѣли суммы. Комитету сему предоставить, доколѣ продолжится временное его дѣйствіе:

1. Принимать пожертвованія на устройство Добровольнаго флота;

2. Хранить собираемыя суммы и употреблять ихъ согласно съ цѣлью пожертвованій по мѣрѣ возможности и надобности на пріобрѣтеніе судовъ, соотвѣтствующихъ цѣлямъ торговаго мореплаванія и возможной крейсерской войны,

и 3. Входить въ подлежащія соглашенія объ употребленіи этихъ судовъ въ мирное время или на случай войны для военныхъ цѣлей, по имѣющимъ быть изданными правиламъ о Добровольномъ флотѣ».

Въ тотъ же день, 11 апрѣля, въ Москвѣ, Главный

Комитетъ выработалъ редакцію воззванія къ участію въ подпискѣ на устройство Добровольнаго флота; вслѣдъ за тѣмъ воззваніе это было напечатано[1]) и обнародовано, а предсѣдатель Главнаго Комитета князь В. А. Долгоруковъ оповѣстилъ телеграммами всѣхъ губернаторовъ и градоначальниковъ о немедленномъ открытіи мѣстныхъ (губернскихъ и областныхъ) комитетовъ о пріемѣ пожертвованій.

Но уже раньше, а именно въ Москвѣ съ 1 апрѣля, а въ С.-Петербургѣ нѣсколькими днями позднѣе, стали поступать пожертвованія какъ въ Главный Комитетъ, такъ и непосредственно на имя Цесаревича въ Аничковъ дворецъ, а напечатанное Комитетомъ въ «Правительственномъ Вѣстникѣ»[2]) приглашеніе къ пожертвованіямъ, имѣвшее преимущественно цѣлью объяснить назначеніе Добровольнаго флота, еще болѣе усилило приливъ приношеній[3]).

5 мая Августѣйшій предсѣдатель лично открылъ занятія Комитета по устройству Добровольнаго флота въ своемъ Аничковскомъ дворцѣ, при полномъ собраніи всѣхъ приглашенныхъ Цесаревичемъ къ участію въ этихъ занятіяхъ лицъ. Еще наканунѣ, въ предварительномъ совѣщаніи, подъ предсѣдательствомъ назначеннаго Его Высочествомъ вице-предсѣдателемъ Комитета, статсъ-секретаря т. с. К. П. Побѣдоносцева, предположено было, въ видахъ болѣе успѣшнаго хода работъ, раздѣлить членовъ Комитета на три отдѣленія, по числу отраслей

[1]) См. приложеніе № 1.

[2]) См. приложеніе № 2.

[3]) Интересно отмѣтить любопытный фактъ, что даже спустя 25 лѣтъ послѣ того подъема народнаго духа, который ознаменовался созданіемъ Добровольнаго флота, учрежденія безпримѣрнаго въ исторіи народовъ, пожертвованія все еще продолжаютъ поступать какъ отдаленный откликъ на первый призывъ. См. приложеніе № 3.

предстоявшей Комитету дѣятельности. Такая организація работы Комитета была единогласно имъ одобрена и почти всѣ члены Комитета были распредѣлены на слѣдующія отдѣленія: хозяйственное — подъ предсѣдательствомъ статсъ-секретаря М. С. Каханова, для завѣдыванія счетами и хозяйственными дѣлами Комитета; военно-морское — подъ предсѣдательствомъ адмирала генералъ-адъютанта К. Н. Посьета, имѣвшее цѣлью обсужденіе всѣхъ вопросовъ спеціально морскихъ и военныхъ, и учредительное — подъ предсѣдательствомъ статсъ-секретаря Н. Н. Селифонтова, для составленія устава и инструкцій и для пріисканія соотвѣтствующей формы учрежденія, которое могло бы замѣнить собою временное учрежденіе Комитета по устройству Добровольнаго флота [1]).

Для разрѣшенія вопросовъ, выходящихъ изъ предѣловъ вѣдѣнія отдѣленій, а также для обобщенія и объединенія ихъ дѣйствій, при особѣ Его Высочества былъ образованъ совѣтъ изъ вице-предсѣдателя Комитета и предсѣдателей его отдѣленій. Наконецъ, для исполненія постановленій Комитета и веденія письменныхъ дѣлъ, составлена была исполнительная часть или канцелярія Комитета, въ вѣдѣніи капитана 1 ранга флигель-адъютанта П. М. Баранова.

Отдѣленія Комитета открыли тотчасъ же свою дѣятельность, собираясь въ засѣданія особыя или совмѣстныя, смотря по характеру вопросовъ, подлежавшихъ ихъ обсужденію.

Быстрый ходъ политическихъ событій налагалъ на Комитетъ обязанность спѣшить съ пріобрѣтеніемъ судовъ, могущихъ быть немедленно обращенными въ крейсеры и способныхъ болѣе или менѣе успѣшно, по

[1]) Личный составъ Комитета и его отдѣленій показанъ въ приложеніи № 4.

Кавказ. [illegible]

[illegible]

Князь Владиміръ Андреевичъ Долгоруковъ

Предсѣдатель Московскаго Главнаго Комитета по сбору пожертвованій на устройство Добровольнаго флота.

минованіи военнаго времени, служить цѣлямъ мирнымъ, торговымъ. Обстоятельства времени, не дозволявшія никакой огласки, лишили военно-морское отдѣленіе Комитета возможности вызвать предложенія поставки судовъ. Но, несмотря на это, предложеній судовъ поступило въ первые уже дни 67. Величина предлагаемыхъ судовъ была отъ 850 до 6.300 тоннъ, скорость хода отъ 10 до 15 узловъ и цѣна отъ 138.000 до 1.600.000 р.

Для выигрыша времени, военно-морское отдѣленіе постановило, не вдаваясь въ подробности поступившихъ предложеній, выработать программу общихъ коренныхъ условій, которымъ, по мнѣнію отдѣленія и нѣсколькихъ морскихъ техниковъ, приглашенныхъ къ этому дѣлу, суда должны были непремѣнно удовлетворять и безъ которыхъ, несмотря ни на какую дешевизну и представлявшіяся въ политическомъ отношеніи удобства по мѣсту нахожденія, судно не могло быть пріобрѣтено Комитетомъ.

Главныя требованія эти опредѣлены слѣдующія: скорость хода не менѣе 13 узловъ (что по тогдашнему положенію морской техники представлялось вполнѣ достаточнымъ и отвѣчающимъ крейсерской службѣ); способность брать угля въ угольныя ямы вмѣстѣ съ трюмами на 20 дней полнаго хода; прочность судна достаточная для ношенія артиллеріи 6-ти и 8-ми дюймоваго калибра; цѣна не свыше 650.000 руб., дабы было возможно пріобрѣсти 3 судна, не выходя изъ общей суммы 2 милліоновъ рублей, на поступленіе коихъ, судя по результатамъ первыхъ дней подписки, можно было расчитывать.

Изъ всѣхъ предложенныхъ тогда къ продажѣ пароходовъ, большая часть не удовлетворяла этимъ требованіямъ, а нѣкоторые, если и удовлетворяли имъ, то или стоили слишкомъ дорого, или находились въ дальнемъ плаваніи въ океанахъ.

Для выхода изъ этого затруднительнаго положенія, Комитетъ рѣшилъ, съ одобренія Августѣйшаго предсѣдателя, послать заграницу командировъ будущихъ крейсеровъ, предоставивъ имъ купить каждому для себя судно, руководствуясь вышеизложенными данными. При этомъ имъ предписывалось направить купленныя суда, по своему усмотрѣнію, въ Россію или въ какой-либо заграничный портъ, гдѣ было бы возможно приспособить ихъ для военной крейсерской службы, пріобрѣсти заграницей для своихъ судовъ орудія, оружіе и боевые снаряды и выбрать себѣ, до отъѣзда изъ Россіи, старшихъ офицеровъ, которымъ поручить сформировать здѣсь военные экипажи и приготовиться доставить какъ офицеровъ, такъ и команду каждаго судна въ тотъ пунктъ куда потребуется.

Первыми командирами первыхъ крейсеровъ Добровольнаго флота были назначены Государемъ Наслѣдникомъ Цесаревичемъ: капитаны 1 ранга флигель-адъютантъ Н. М. Барановъ и Н. В. Копытовъ и капитанъ-лейтенантъ П. П. Андреевъ.

24 мая офицеры эти, а вмѣсто Андреева старшій его лейтенантъ С. А. Заринъ, выѣхали заграницу, вмѣстѣ съ откомандированнымъ отъ морского министерства, для осмотра и опредѣленія достоинства судовыхъ машинъ, инженеръ-механикомъ Рябининымъ. 2 іюня, благодаря дѣятельному участію военно-морского агента нашего въ Германіи, капитана 2 ранга Н. А. Неваховича, была пріобрѣтена отъ Круппа артиллерія со всѣми принадлежностями и снарядами для первыхъ трехъ судовъ Добровольнаго флота, а 6 іюня, при содѣйствіи гамбургскаго сенатора Годефруа, были пріобрѣтены отъ Гамбургско-Американскаго пароходнаго акціонернаго общества три парохода: «Гользація», «Гаммонія» и «Тюрин-

гія» [1]). Суда эти имѣли водоизмѣщеніе въ полномъ грузу свыше 5.000 тоннъ каждый, машины въ 3.000, 2.500 и 1.900 силъ и обладали скоростью хода въ 14,1 13,9 и 13,5 узловъ; длина пароходовъ отъ 341 до 328 футъ, ширина отъ 40 до 34 футъ и осадка въ полномъ грузу 24—23 ф. Общая стоимость всѣхъ трехъ пароходовъ была выговорена въ 1.604.440 рублей [2]).

Условія покупки были слѣдующія: Гамбургско-Американское акціонерное общество обязывалось привести суда въ полный порядокъ и доставить ихъ въ Кронштадтъ: «Гользацію» черезъ 4 дня, «Гаммонію» черезъ 8 и «Тюрингію» черезъ 12 дней по подписаніи контракта. Всѣ сопряженныя съ доставкой пароходовъ до Кронштадта издержки, а равно уплата преміи за страхованіе ихъ во время этого плаванія, содержаніе всей команды и расходы по обратному возвращенію въ Германію судовыхъ экипажей, послѣ пріема пароходовъ въ Кронштадтѣ, принимались на счетъ продавшей компаніи. Большая часть денегъ, а именно $^{9}/_{10}$ покупной стоимости пароходовъ, должна была быть выплачена Комитетомъ по исправномъ доставленіи пароходовъ въ Кронштадтъ.

Въ день подписанія контракта, между будущими командирами ихъ былъ брошенъ жребій: «Гользація» досталась Баранову, «Гаммонія» — Копытову и «Тюрингія» — Андрееву.

Въ назначенные при покупкѣ сроки, въ промежутокъ времени отъ 10 до 16 іюня, всѣ три парохода

[1]) Въ виду тогдашнихъ политическихъ обстоятельствъ, требовавшихъ особой осторожности, суда эти были куплены на имя третьяго лица, мануфактуръ-совѣтника В. И. Грибанова, состоявшаго казначеемъ Комитета.

[2]) По распѣнкѣ, приблизительная стоимость пароходовъ опредѣлилась слѣдующая: «Гользація» — 700.000 руб., «Гаммонія» — 500.000 руб. и «Тюрингія» — 400.000 руб.

благополучно прибыли въ Кронштадтъ, при чемъ отъ устьевъ Эльбы до Кронштадта переходы судовъ были сдѣланы съ замѣчательною для того времени скоростью, указанною выше.

Хотя, ко времени прихода первыхъ судовъ Добровольнаго флота въ Россію, подписка на устройство этого флота дала результаты, превосходившіе ожиданія Комитета, тѣмъ не менѣе жертвуемыя суммы не успѣвали сосредоточиваться въ кассѣ Комитета настолько быстро, чтобы дать ему возможность произвести единовременную уплату свыше полутора милліона рублей наличными деньгами за купленные пароходы. На помощь Комитету пришли, по собственному почину, пять главнѣйшихъ частныхъ петербургскихъ банковъ: Волжско-Камскій коммерческій, Международный, Русскій для внѣшней торговли, Частный коммерческій и Учетно-ссудный, которые открыли Комитету безпроцентный кредитъ на сумму по 400.000 руб. каждый. Комитетъ воспользовался этимъ предложеніемъ и позаимствовалъ 940.000 руб., взятыхъ имъ частями у названныхъ банковъ 16 и 20 іюня, а уже 5 и 6 іюля долгъ этотъ былъ погашенъ полностью изъ поступившихъ къ тому времени пожертвованій.

По приходѣ въ Кронштадтъ и по пріемѣ ихъ отъ иностранныхъ капитановъ, первенцы Добровольнаго флота были осмотрѣны Государемъ Наслѣдникомъ Цесаревичемъ и Генералъ-Адмираломъ Великимъ Княземъ Константиномъ Николаевичемъ и затѣмъ всѣ три парохода, поднявъ военный флагъ, поступили, согласно мысли и цѣли жертвователей, создавшихъ Добровольный флотъ, въ составъ военнаго флота впредь до окончанія военныхъ затрудненій. Суда эти были зачислены въ первый рангъ, съ переименованіемъ, по желанію Цесаревича:

«Гользаціи»—«Россіей», «Гаммоніи» —«Москвой» и «Тюрингіи» — «Петербургомъ». Затѣмъ суда были укомплектованы военными офицерами и командами и на нихъ было приступлено къ устройству приспособленій, необходимыхъ для вооруженія артиллеріей и для приготовленія къ боевой крейсерской службѣ[1]).

Такимъ образомъ, черезъ два мѣсяца послѣ учрежденія Комитета по устройству Добровольнаго флота и черезъ шесть недѣль со дня оффиціальнаго открытія подписки на этотъ флотъ, онъ существовалъ уже на дѣлѣ, и, несмотря на всю вынужденную обстоятельствами спѣшность покупки первыхъ судовъ Добровольнаго флота, они оказались вполнѣ удачнымъ пріобрѣтеніемъ и прослужили: «Россія»—болѣе 16 лѣтъ, а «Петербургъ» 14½ лѣтъ, пройдя за время своей службы по 500.000 миль и заработавъ каждый свыше 4 милліоновъ рублей фрахта[2]).

Правда, что и средства на устройство Добровольнаго флота поступали съ быстротою и щедростью, соотвѣтствовавшими высокопатріотической цѣли жертвователей и сдѣлавшими возможнымъ осуществленіе мысли немедленно по ея нарожденіи. Къ концу іюня въ кассу Аничковскаго дворца поступило безъ малаго милліонъ рублей пожертвованій, а изъ Москвы доносили о собранныхъ уже тамъ Главнымъ Комитетомъ 2 милліонахъ[3]).

---

[1]) Стоимость этихъ судовъ по производствѣ на нихъ всѣхъ приспособленій къ крейсерской службѣ опредѣлилась: для «Россіи» въ 703.419 руб. 11 коп., «Москвы»—588.026 руб. 76 коп. и «Петербурга»—526.793 руб. 79 коп.

[2]) И по окончаніи своей службы подъ флагомъ Добровольнаго флота, эти два парохода продолжаютъ благополучно плавать въ Черномъ морѣ до нынѣ, подъ военнымъ флагомъ, въ качествѣ учебныхъ судовъ черноморскаго флота, съ переименованіемъ ихъ въ транспорты «Днѣстръ» и «Березань». Объ участи «Москвы» будетъ сказано ниже.

[3]) Пожертвованія поступали въ размѣрахъ отъ нѣсколькихъ копѣекъ до десятковъ и сотенъ тысячъ рублей, почему и перечислить всѣхъ жертвователей нѣтъ возможности. Списокъ лицъ, пожертвовавшихъ отъ 5.000 руб. и выше, помѣщенъ въ приложеніи № 5.

Августѣйшій предсѣдатель Комитета, представляя Государю Императору докладъ свой о результатахъ подписки на созданіе Добровольнаго флота и о пріобрѣтеніи первыхъ крейсеровъ этого флота, заключилъ докладъ слѣдующими словами: «Такимъ образомъ основная мысль, указанная Вашимъ Величествомъ при учрежденіи Добровольнаго флота, а именно: создать суда, могущія въ мирное время служить цѣлямъ торговымъ, а въ военное быть подспорьемъ морскимъ силамъ Имперіи въ крейсерской войнѣ, можетъ считаться уже осуществленной; о дальнѣйшемъ же развитіи ея вырабатываются Комитетомъ предположенія, которыя я и буду имѣть счастье повергнуть на Высочайшее Вашего Императорскаго Величества воззрѣніе». На докладѣ этомъ Государю Императору благоугодно было собственноручно начертать: «*Спасибо за хорошее начало*».

17 іюля «Россія», «Москва» и «Петербургъ», вмѣстѣ съ другими военными судами балтійскаго флота, были на Кронштадтскомъ рейдѣ на Высочайшемъ смотру Государя Императора, при чемъ крейсеръ «Россія» былъ осчастливленъ посѣщеніемъ и осмотромъ Его Величества.

Въ то время какъ занятія Берлинскаго конгресса близились къ концу, Комитетъ, имѣя въ виду постоянно приливавшія со всѣхъ концовъ Россіи пожертвованія, приступилъ къ обсужденію вопроса о томъ, слѣдуетъ ли продолжать покупку судовъ или обратиться къ заказу ихъ по спеціально выработанному типу, или-же, наконецъ, временно пріостановиться въ своихъ дѣйствіяхъ. Комитетъ нашелъ, что существовавшая въ то время неопредѣленность въ политическихъ отношеніяхъ не предоставляла ему права пріостановиться исполненіемъ завѣта жертвователей и отложить дальнѣйшее попеченіе

о пріобрѣтеніи крейсеровъ, и потому обратился вновь заграницу за пріисканіемъ подходящаго парохода.

Въ числѣ имѣвшихся въ то время въ виду предложенныхъ къ продажѣ судовъ, особое вниманіе обращалъ на себя, по удостовѣренію спеціалистовъ, англійскій пароходъ «Саксонія», хотя и нѣсколько меньшихъ размѣровъ, чѣмъ три уже купленные, но близко къ нимъ подходящій какъ скоростью хода, такъ и прочими условіями. При длинѣ въ 321 футъ и ширинѣ въ 40 футъ онъ имѣлъ до 5.000 тоннъ водоизмѣщенія въ полномъ грузу и машину въ 1.500 силъ, дававшую ему скорость хода свыше 13 миль въ часъ. Просимая за пароходъ сумма въ 30.000 фунтовъ стерлинговъ была, по отзыву техниковъ, настолько выгодною, что Комитетъ рѣшился на покупку и этого судна, но съ тѣмъ, чтобы дальнѣйшее пріобрѣтеніе судовъ покупкою было пріостановлено, а затѣмъ было бы приступлено къ составленію условій заказа судовъ, вполнѣ соотвѣтствующихъ цѣлямъ Добровольнаго флота.

Тотчасъ-же начались переговоры съ продавцемъ парохода, частнымъ судовладѣльцемъ въ Лейтѣ, въ Англіи, а окончательная выработка условій для будущихъ заказовъ пароходовъ была поручена особому совѣщанію, составленному, подъ предсѣдательствомъ вице-предсѣдателя Комитета, изъ техниковъ и спеціалистовъ по морскому и кораблестроительному дѣлу.

Покупка упомянутаго парохода «Саксонія» состоялась 25 іюня, при содѣйствіи того же гамбургскаго сенатора Годефруа, и обошлась въ 289.000 рублей, а самый пароходъ, по желанію Августѣйшаго предсѣдателя Комитета, переименованъ въ «Нижній-Новгородъ», въ честь одноименнаго города, стоящаго, послѣ столицъ, первымъ въ спискѣ губернскихъ городовъ, по размѣру

поступившихъ отъ мѣстныхъ комитетовъ пожертвованій. Такой порядокъ наименованія пароходовъ Добровольнаго флота остался традиціоннымъ и сохраняется до сего дня.

Тѣмъ временемъ мирный исходъ Берлинскаго конгресса отстранилъ необходимость спѣшныхъ и усиленныхъ военныхъ приготовленій, и 1 августа 1878 года состоялось Высочайшее повелѣніе объ исключеніи изъ списковъ судовъ военнаго флота крейсеровъ «Россія», «Москва» и «Петербургъ». Суда эти поступили снова въ непосредственное вѣдѣніе Комитета, которому предстояло заняться опредѣленіемъ будущей судьбы зарождавшагося Добровольнаго флота. Задача эта, далеко не легкая, требовала весьма обстоятельнаго и осторожнаго обсужденія различныхъ мнѣній по сему предмету и соображенія какъ со средствами Комитета, такъ и съ коренною цѣлью учрежденія. Но и до разрѣшенія этой весьма сложной задачи, Комитетъ считалъ себя обязаннымъ предоставить пароходамъ Добровольнаго флота такое занятіе, которое могло бы, по значенію своему, соотвѣтствовать высокой патріотической цѣли, воодушевлявшей жертвователей.

По всестороннемъ обсужденіи этого вопроса, Комитетъ остановился на предположеніи употребить суда Добровольнаго флота на государственныя надобности для перевозки войскъ съ театра только что минувшей войны. И дѣйствительно, операція эта предоставляла Добровольному флоту возможность удовлетворить государственной потребности посредствомъ русскихъ судовъ и на счетъ русскихъ капиталовъ, отстранивъ англійскіе мелкіе пароходы, которые, по недостатку отечественныхъ судовъ, были первоначально зафрахтованы военнымъ министерствомъ для этой цѣли.

Снабженныя удобствами для пассажировъ, паровыми кухнями и прачешными, суда Добровольнаго флота оказались вполнѣ пригодными для перевозки большихъ партій войскъ. Со стороны военнаго, морского и таможеннаго вѣдомствъ было оказано полное содѣйствіе къ тому, чтобы Комитетъ могъ принять на себя выполненіе этой задачи, весьма для него затруднительной, какъ имѣющей, до нѣкоторой степени, коммерческій характеръ, не соотвѣтствовавшій ни организаціи, ни назначенію Комитета.

По предпринятой, съ Высочайшаго одобренія, операціи перевозки войскъ, Комитетъ долженъ былъ получать отъ военнаго вѣдомства плату въ томъ же размѣрѣ, какая была обусловлена имъ за ту же перевозку по контрактамъ съ Русскимъ Обществомъ пароходства и торговли.

Такимъ образомъ крейсеры «Россія», «Москва» и «Петербургъ», по спускѣ военнаго флага, обратились въ торговые пароходы и приступили къ выполненію того своего мирнаго назначенія, которое было указано имъ ихъ хозяевами — жертвователями. Съ офицерами и командами, уволенными для службы на коммерческихъ судахъ, подъ торговымъ флагомъ, «Россія» подъ командою капитанъ-лейтенанта Ф. В. Дубасова, «Москва — капитанъ-лейтенанта М. П. Крускопфа и «Петербургъ» — капитанъ-лейтенанта А. К. Сиденснера, отправились къ мѣсту своего назначенія изъ Кронштадта 4 и 5 августа; 24 того же августа «Москва» бросила якорь въ Санъ-Стефано и 31 пришла съ первымъ транспортомъ войскъ въ Одессу. Остальные два парохода пришли въ Санъ-Стефано 1 сентября и съ этихъ поръ всѣ три парохода безостановочно работали по перевозкѣ домой русскихъ войскъ.

Съ переходомъ судовъ Добровольнаго флота въ непосредственное вѣдѣніе Комитета явилась необходимость тотчасъ же опредѣлить численный составъ служащихъ на нихъ и ихъ содержаніе. Было постановлено имѣть на каждомъ пароходѣ, кромѣ командира, четырехъ его помощниковъ, одного старшаго механика съ тремя помощниками и по 48 человѣкъ нижнихъ чиновъ машинной команды и столько же палубной. Содержаніе командировъ и ихъ помощниковъ было опредѣлено въ томъ размѣрѣ, въ какомъ офицеры эти получаютъ по штатамъ морского министерства при службѣ на судахъ 1-го ранга. Содержаніе механика было назначено нѣсколько въ большемъ размѣрѣ сравнительно со штатами морского вѣдомства, съ цѣлью имѣть на пароходахъ болѣе опытныхъ механиковъ въ видахъ лучшаго сбереженія судовыхъ механизмовъ. Такимъ образомъ, старшему механику было назначено 350 руб. въ мѣсяцъ, его первому помощнику 250 руб., а второму и третьему по 150 руб. въ мѣсяцъ. Содержаніе же нижнихъ чиновъ, ихъ продовольствіе и обмундированіе было принято всецѣло на счетъ морского вѣдомства, но съ условіемъ, чтобы Комитетъ впослѣдствіе и постепенно замѣнилъ военныхъ нижнихъ чиновъ вольнонаемными. Для поощренія этихъ нижнихъ чиновъ Комитетомъ отпускалось на каждый пароходъ по 500 рублей въ мѣсяцъ.

Съ теченіемъ времени, когда уже выяснилась нѣсколько дальнѣйшая дѣятельность пароходовъ и опытъ показалъ дѣйствительно потребный размѣръ личнаго судового состава, былъ составленъ нормальный штатъ для служащихъ на пароходахъ. При обсужденіи этого вопроса Комитетомъ были приняты въ соображеніе штаты Русскаго Общества пароходства и торговли, а равно положенія существующія на этотъ предметъ въ морскомъ

вѣдомствѣ. Было признано наиболѣе удобнымъ придерживаться къ штатамъ морского вѣдомства съ такимъ расчетомъ, чтобы переходъ съ мирнаго положенія Добровольнаго флота на военное не сопровождался замѣтнымъ уменьшеніемъ денежнаго содержанія для судовыхъ чиновъ, которые въ военное время будутъ получать содержаніе отъ морского вѣдомства наравнѣ съ чинами, служащими на военныхъ судахъ 1-го ранга. Для поощренія же офицеровъ въ мирное время Комитетъ призналъ справедливымъ и цѣлесообразнымъ для пользы самаго дѣла, сдѣлать ихъ, до нѣкоторой степени, участниками въ прибыляхъ, назначеніемъ нѣкоторымъ изъ нихъ опредѣленнаго процентнаго вознагражденія, всѣмъ вмѣстѣ въ размѣрѣ 3 % съ годового валового дохода, доставленнаго пароходомъ, на которомъ служатъ офицеры.

Численность судовыхъ офицеровъ и машинной команды по этому штату осталась прежняя, но число палубныхъ нижнихъ чиновъ сокращено до 36 на каждомъ пароходѣ. Денежное содержаніе командиру опредѣлено въ 6.000 руб. и 1 % съ валового дохода, старшему помощнику командира 3.000 руб. и 1/2 % съ того же дохода, младшимъ помощникамъ командира по 2.040 руб. и по 1/6 % съ валового дохода; старшему судовому механику 3.000 руб. и 1/2 % съ дохода и помощникамъ его по 2.040 руб. безъ процентнаго вознагражденія. Нижнимъ чинамъ сохранено содержаніе по штатамъ морского вѣдомства. Во время плаванія во внутреннихъ водахъ, содержаніе это выдавалось кредитными рублями, а заграницей — золотомъ, по принятому въ морскомъ вѣдомствѣ постоянному курсу 4 франковъ за рубль.

Судовые врачи, а также назначавшіеся морскимъ вѣдомствомъ для практики штурманы, механики и гардемарины получали содержаніе за счетъ этого вѣдомства.

Въ виду предпринятой операціи по перевозкѣ войскъ, Комитетъ призналъ необходимымъ направить прямо въ Черное море и только что купленный четвертый свой пароходъ «Нижній-Новгородъ». Такъ какъ, при тогдашней политической неизвѣстности и по враждебному къ намъ отношенію Англіи, посылка туда русскаго морского офицера для принятія тамъ судна, завѣдомо предназначеннаго для крейсерской службы противъ той же Англіи, казалась дѣломъ рискованнымъ, то рѣшено было поручить доставленіе парохода въ Одессу шкиперу — англичанину. Такимъ образомъ, на суднѣ, составлявшемъ уже собственность Добровольнаго флота, не было отвѣтственнаго лица, которое считало бы за долгъ свой передъ Комитетомъ привести пароходъ въ Одессу въ исправномъ видѣ. Напротивъ того, шкиперъ позволилъ себѣ, а можетъ быть и постарался, на пути изъ Лейта въ Одессу, довести пароходъ до такого состоянія запущенности и неисправности, что воспользоваться имъ тотчасъ же для перевозки войскъ, на что расчитывалъ Комитетъ, не было никакой возможности. Пароходъ потребовалъ исправленій, которыя поручены были Русскому Обществу пароходства и торговли. Тѣмъ временемъ произошло крушеніе Императорской яхты «Ливадія» и несчастныя приключенія съ собственными пароходами Русскаго Общества, которыя отвлекли наличныя механическія и рабочія его средства, вслѣдствіе чего исправленія на «Н.-Новгородѣ» не могли быть окончены къ сроку. Къ счастью, поврежденія эти не касались существенныхъ частей корпуса и машины, такъ что командиръ его, капитанъ-лейтенантъ Н. Ф. Саблинъ, съ помощью командированнаго изъ Петербурга опытнаго механика, привелъ въ порядокъ машину въ двѣ недѣли и въ концѣ декабря поставилъ «Н.-Новго-

родъ», съ полнымъ грузомъ пшеницы, въ Марсель, гдѣ рѣшено было докончить исправленіе парохода на заводахъ «Forges et Chantiers de la Méditerranée». Исправленія «Н.-Новгорода» увеличили его первоначальную стоимость до 382.000 рублей, но и за всѣмъ тѣмъ, онъ обошелся Комитету не дороже самаго дешеваго изъ судовъ первой покупки, а дальнѣйшая, свыше 12 лѣтъ, служба этого парохода, за время которой онъ прошелъ болѣе 300.000 миль и заработалъ до 2 милліоновъ рублей фрахта, показала, что и эта покупка, не смотря на сопровождавшія ее неблагопріятныя обстоятельства, была не менѣе удачна, чѣмъ покупка первыхъ трехъ пароходовъ[1]).

Рѣшеніе отправить суда Добровольнаго флота въ Черное море для перевозки войскъ вызвало необходимость въ хозяйственныхъ распоряженіяхъ какъ по снабженію судовъ, такъ и по продовольствію перевозимыхъ войскъ, которое принято было на себя Комитетомъ. Для всѣхъ этихъ распоряженій Комитетъ не имѣлъ въ первое время готовыхъ органовъ на югѣ, и въ этихъ обстоятельствахъ Августѣйшій предсѣдатель Комитета обратился къ главному командиру черноморскаго флота, генералъ-адъютанту адмиралу П. А. Аркасу, съ предложеніемъ принять на себя общій надзоръ и попеченіе надъ судами Добровольнаго флота. Въ распоряженіе генералъ-адъютанта Аркаса и для ближайшаго завѣдыванія всѣмъ дѣломъ былъ командированъ отъ Комитета, въ качествѣ уполномоченнаго агента, капитанъ-лейтенантъ М. В. Вахтинъ, который сосредоточилъ свою дѣятельность въ

[1]) Проданный въ январѣ 1891 года въ частныя руки, какъ не удовлетворявшій уже возросшимъ къ тому времени требованіямъ Добровольнаго флота, «Нижній-Новгородъ» и до нынѣ благополучно плаваетъ подъ русскимъ купеческимъ флагомъ въ качествѣ грузового парохода.

Одессѣ, гдѣ и учредилось съ этого времени первое агентство Добровольнаго флота.

Такимъ образомъ, начиная съ 1-го августа 1878 г., суда Добровольнаго флота поступили въ непосредственное вѣдѣніе Комитета, которому пришлось взять на себя завѣдываніе какъ судами, такъ и ихъ дѣятельностью. Комитетъ-же по устройству Добровольнаго флота, и по организаціи своей и по временному своему характеру, вовсе не предназначался къ такой дѣятельности: она была для него неудобна и затруднительна. Благодаря перевозкѣ русскихъ войскъ на Черномъ морѣ, указанной Высочайшею волею, и всевозможному содѣйствію военнаго вѣдомства, вышесказанная задача, хотя и съ трудомъ, исполнялась успѣшно, и суда Добровольнаго флота не бездѣйствовали. Но такая дѣятельность ихъ была лишь временною, и Комитету предстояло изыскивать для своихъ судовъ другое занятіе и руководить имъ. Операція по перевозкѣ войскъ хотя и имѣла нѣкоторый коммерческій характеръ, но по существу своему являлась всетаки прямою службою нуждамъ правительства, а потому болѣе или менѣе возможною для Комитета, тогда какъ всякое другое занятіе судовъ, вродѣ перевозки частныхъ пассажировъ и грузовъ, какъ уже чисто коммерческая дѣятельность, представлялась совершенно невозможною и немыслимою для Комитета, состоящаго подъ Августѣйшимъ предсѣдательствомъ Наслѣдника Престола. Имѣя это въ виду съ самаго начала организаціи Комитета, занятія его были направлены къ разрѣшенію задачи будущности Добровольнаго флота и его дальнѣйшаго существованія. Независимо отъ разработки этого вопроса въ учредительномъ отдѣленіи Комитета, вице-предсѣдатель его входилъ въ сношеніе съ морскимъ вѣдомствомъ съ цѣлью узнать взглядъ его по настоящему предмету.

т. е. при какихъ условіяхъ суда Добровольнаго флота могли-бы быть и въ мирное время переданы въ непосредственное вѣдѣніе этого министерства. Сношеніе это дѣлалось на тотъ случай, если-бы со стороны морского вѣдомства оказалось возможнымъ найти такую комбинацію, при которой пріобрѣтенныя уже суда, находясь въ вѣдѣніи морского министерства, оставались-бы собственностью ихъ хозяевъ-жертвователей, и были-бы пріисканы гарантіи тому, чтобы основная идея Добровольнаго флота—служба его во время войны военнымъ цѣлямъ, а въ мирное время цѣлямъ развитія торговаго мореплаванія — была сохранена.

Изъ сообщенныхъ морскимъ вѣдомствомъ условій, на которыхъ оно могло-бы принять суда Добровольнаго флота, оказывалось, что вышесказанныя требованія неисполнимы; безъ соблюденія-же ихъ, отчудить отъ себя суда Добровольнаго флота было-бы для Комитета равносильно отреченію отъ принятой программы, которая прямо истекала изъ идеи, воодушевлявшей жертвователей. Такимъ образомъ, Комитету надлежало, оставаясь при твердомъ намѣреніи отстранить себя отъ непосредственнаго веденія дѣла, въ смыслѣ коммерческихъ операцій, попытаться передать его въ другое учрежденіе, которое, имѣя общественный характеръ, могло-бы вести это дѣло со всѣми потребными гарантіями.

Вопросъ о томъ, что дѣлать съ судами Добровольнаго флота, представлялъ въ то время огромный интересъ для публики и вызывалъ разнообразныя сужденія и толки въ періодической печати и въ видѣ отдѣльныхъ статей и мнѣній, въ большомъ числѣ поступавшихъ, нерѣдко отъ анонимныхъ авторовъ, въ Комитетъ, его учредительное отдѣленіе и на имя Августѣйшаго предсѣдателя. Каждый предлагалъ свой способъ разрѣшенія

занимавшаго всѣхъ вопроса, но огромное большинство этихъ газетныхъ статей и отдѣльныхъ мнѣній, исходя отъ людей, не близко стоявшихъ къ дѣлу и не усвоившихъ себѣ сущности идеи о Добровольномъ флотѣ, ставили этотъ вопросъ, такъ сказать, въ отвлеченіи отъ основныхъ побужденій, которыя дали начало дѣлу, и отъ основныхъ интересовъ, которые неразрывно съ нимъ связаны.

Капиталъ Добровольнаго флота представляется съ этой точки зрѣнія какъ нѣчто данное, существующее, и затѣмъ ставится вопросъ, какъ употребить этотъ капиталъ производительнѣе? Одни говорили, что торговая операція можетъ быть производима съ успѣхомъ не иначе, какъ на коммерческомъ основаніи, т. е. имѣя мотивомъ личный интересъ, и потому единственный выходъ для обращенія судовъ Добровольнаго флота на производительную дѣятельность — есть учрежденіе для эксплоатаціи ихъ акціонерной компаніи. Но мысль эта въ самомъ началѣ дѣятельности Комитета Цесаревича была устранена рѣшительно, какъ несообразная въ самомъ существѣ съ патріотическою цѣлью пожертвованій, и одно изъ самыхъ чуткихъ опасеній, заявлявшихся жертвователями, состояло именно въ томъ, какъ-бы дѣятельность Комитета не сведена была къ мотивамъ личнаго интереса въ учрежденіи акціонернаго общества. Другіе говорили: пусть морское вѣдомство приметъ отъ Комитета суда по той-же цѣнѣ, за которую они были куплены, съ тѣмъ, чтобы Комитетъ на этотъ капиталъ занялся пріобрѣтеніемъ и заказомъ судовъ вновь для военнаго флота; но Комитетъ не былъ призванъ служить коммисіонерствомъ для покупки судовъ морскому вѣдомству, и морское вѣдомство не изъявляло на то желанія. Говорили еще, что слѣдовало-бы просто передать всѣ купленныя суда мор-

скому вѣдомству для зачисленія во флотъ; но пожертвованныя деньги вручены были Комитету для пріобрѣтенія судовъ совсѣмъ особаго рода, которыхъ не заводило у себя донынѣ морское вѣдомство, и для употребленія ихъ въ мирное время независимо отъ морского министерства, завѣдывающаго исключительно военными судами. Наконецъ, говорили еще: всего лучше продать купленныя Комитетомъ суда, чтобы отдѣлаться отъ нихъ, и вырученныя деньги употребить на военный флотъ, или даже на какое-либо общеполезное дѣло. Ни на одномъ изъ этихъ и подобныхъ имъ мнѣній Комитетъ не могъ ни на минуту остановиться серьезно: всѣ они клонились или къ искаженію основной мысли жертвователей, или къ самопроизвольному ея отрицанію. Комитетъ считалъ себя не въ правѣ ни на то, ни на другое, имѣя передъ собой постоянно слѣдующую мысль, отъ которой онъ не могъ отступить: *пожертвованныя суммы и пріобрѣтенныя на нихъ суда суть залогъ, ввѣренный народомъ попеченію Государя Наслѣдника Цесаревича;* этотъ залогъ Комитетъ и старался сохранить бережно по волѣ и указаніямъ Его Высочества.

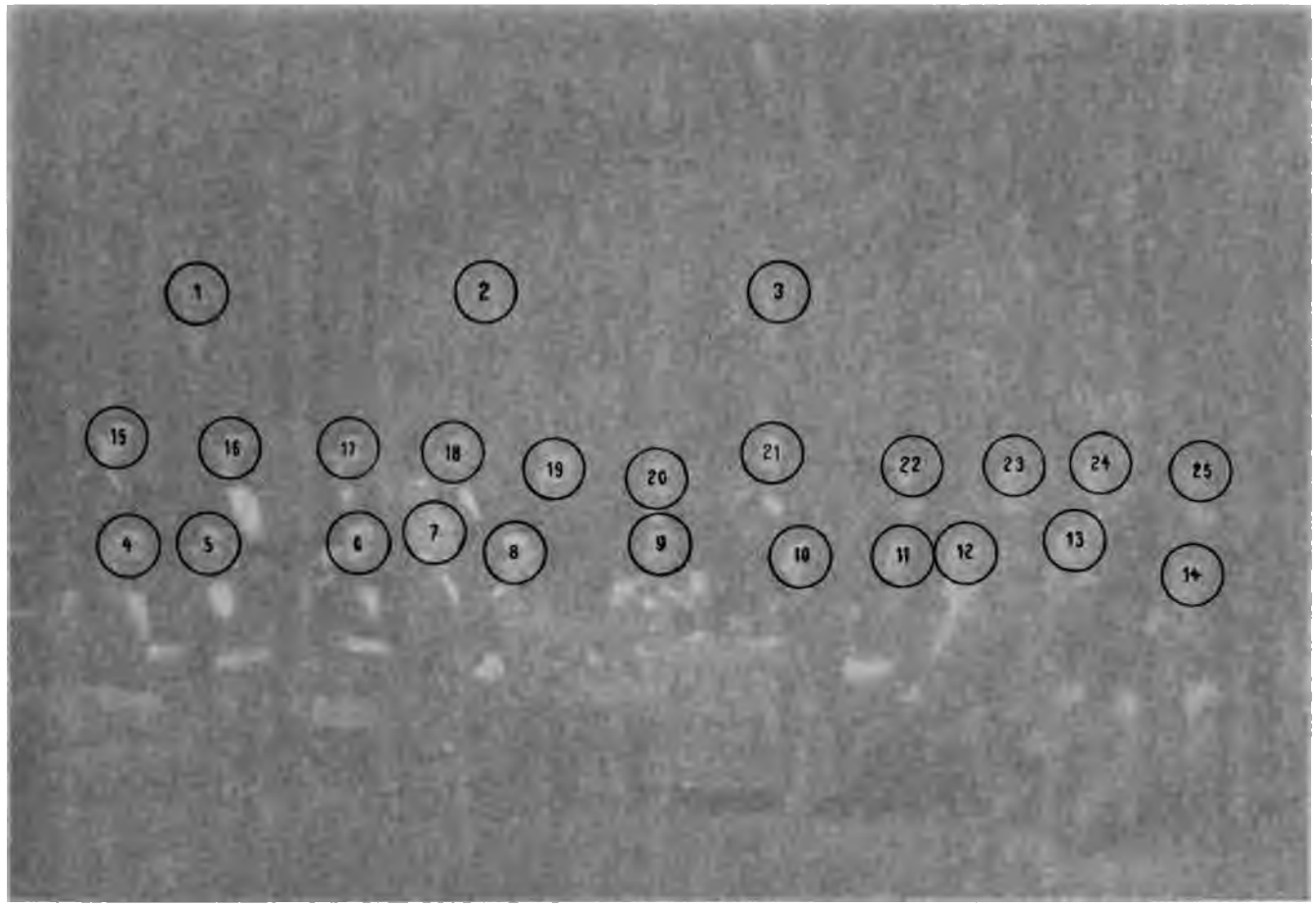
За всѣмъ тѣмъ, однако, наступило время для разрѣшенія вопроса о дальнѣйшей судьбѣ этихъ начатковъ русскаго Добровольнаго флота. Когда оканчивалась производившаяся операція перевозки войскъ, Комитету надлежало изыскивать новые пути и способы для производительной дѣятельности судовъ этого флота. Въ виду заявлявшихся съ разныхъ сторонъ предложеній, не было никакого сомнѣнія въ томъ, что найдется дѣла достаточно для судовъ Добровольнаго флота, но это были-бы коммерческія операціи, вести которыя Комитетъ не былъ призванъ. При первоначальномъ образованіи Комитета предусматривался его временный характеръ и предпола-

галось, что Комитетъ сдастъ свое дѣло имѣющему образоваться впредь общественному учрежденію. Такимъ учрежденіемъ не могъ почитаться Комитетъ, временно составленный изъ лицъ, которыя довѣріемъ Наслѣдника Цесаревича призваны были къ распоряженію суммами, добровольно собранными для патріотическаго дѣла. Комитетъ, подъ руководствомъ своего Августѣйшаго предсѣдателя, положилъ начало осуществленія этого дѣла, ему-же и предстояло теперь установить прочное учрежденіе, которое могло-бы поддержать, продолжить и распространить его въ исполненіе основной мысли жертвователей.

Такія руководящія сужденія были приняты учредительнымъ отдѣленіемъ Комитета въ основу предстоявшей ему работы: установить связь крейсерскаго дѣла съ торговымъ и пріискать соотвѣтствующую форму имѣющему образоваться для завѣдыванія Добровольнымъ флотомъ учрежденію.

Отдѣленіе во все время своихъ занятій имѣло постоянно въ виду, что проектируемый имъ порядокъ завѣдыванія судами Добровольнаго флота касается исключительно мирнаго, а не военнаго времени, что главныя условія существованія Добровольнаго флота получили свое основаніе въ постановленіи Императорскаго московскаго Общества для содѣйствія русскому торговому мореходству 4-го апрѣля 1878 г. и, слѣдовательно, были уже отчасти предрѣшены и, наконецъ, что полная передача судовъ въ эксплоатацію торговому обществу — мѣра самая нежелательная и совершенно неподходящая къ дѣлу, связанному съ народными пожертвованіями.

Въ виду этихъ соображеній, отдѣленіе остановилось на проектѣ, предложенномъ членомъ московскаго Общества для содѣйствія русскому торговому мореходству І. Н. Шатиловымъ, объ образованіи частнаго общества



1. С. С. Лесовскій.
2. Графъ А. Е. Комаровскій.
3. К. Н. Посьетъ.
4. В. В. Романовъ.
5. С. Н. Чириковъ.
6. Г. А. Бартошевичъ.
7. Н. А. Ермаковъ.
8. Графъ И. И. Воронцовъ-Дашковъ.
9. Н. Н. Обручевъ.
10. К. П. Побѣдоносцевъ.
11. Н. Н. Селифонтовъ.
12. Е. И. Ламанскій.
13. Н. А. Качаловъ.
14. М. С. Кахановъ.
15. М. П. Карпинскій.
16. Князь С. Ф. Масальскій.
17. М. І. Мусницкій.
18. Н. В. Копытовъ.
19. Баронъ Ф. Р. Остенъ-Сакенъ.
20. Ф. А. Дегтеревъ.
21. Н. М. Барановъ.
22. Н. Н. Мамантовъ.
23. Баронъ П. Л. Корфъ.
24. В. И. Грибановъ.
25. Графъ А. А. Бобринскій.

Комитетъ по устройству Добровольнаго Флота.

галось
ваться
деніем
ленны
ревича
вольн
подъ
полож
предст
рое мо
его вт
Та
тельн
ему ра
говым
образо
учреж
От
стоян
завѣдь
читель
услові
свое о
скаго
ходств
отчаст
судовт
самая
дѣлу,
Въ
на про
ства д
I. II. II

1. С. С. Лесовскій.
2. Графъ А. Е. Комаровскій.
3. К. Н. Посьетъ.
4. В. В. Романовъ.
5. С. Н. Чириковъ.
6. Г. А. Бартошевичъ.
7. Н. А. Ермаковъ.
8. Графъ И. И. Воронцовъ-Дашковъ.
9. Н. Н. Обручевъ.
10. К. П. Побѣдоносцевъ.
11. Н. Н. Селифонтовъ.
12. Е. И. Ламанскій.
13. Н. А. Качаловъ.
14. М. С. Кахановъ.
15. М. П. Карпинскій.
16. Князь С. Ф. Масальскій.
17. М. І. Мусницкій.
18. Н. В. Копытовъ.
19. Баронъ Ф. Р. Остенъ-Сакенъ.
20. Ф. А. Дегтеревъ.
21. Н. М. Барановъ.
22. Н. Н. Мамантовъ.
23. Баронъ П. Л. Корфъ.
24. В. И. Грибановъ.
25. Графъ А. А. Бобринскій.

Комитетъ по устройству Добровольнаго Флота.

Добровольнаго флота, имѣющаго не коммерческія, въ смыслѣ спекулятивнаго учрежденія, цѣли, а исключительно цѣль патріотическую. Коренное назначеніе такого учрежденія сводилось-бы къ тому, чтобы, во-первыхъ, содержать Добровольный флотъ въ готовности во всякое время по слову верховной власти выполнять крейсерскую службу, и, во-вторыхъ, въ мирное время заработками своими не только выкупать свое содержаніе, но и обезпечивать свой ростъ, содѣйствуя такимъ образомъ развитію чисто торговаго отечественнаго флота. Всякая возможность для извлеченія денежныхъ выгодъ на пользу частныхъ лицъ, т. е. участниковъ этого общества, совершенно исключалась обращеніемъ всѣхъ могущихъ оказаться прибылей исключительно на нужды самаго флота, не отчуждая никакой доли ихъ въ пользу учредителей или членовъ такого общества.

Выработанный учредительнымъ отдѣленіемъ Комитета на этихъ началахъ проектъ «Устава Общества Добровольнаго флота» представлялся въ слѣдующемъ видѣ.

Общество состоитъ подъ Августѣйшимъ покровительствомъ Государя Наслѣдника Цесаревича. Цѣль Общества—завѣдывать въ мирное время снаряженными на народныя пожертвованія судами Добровольнаго флота; постоянно поддерживать эти суда въ такомъ состояніи, при которомъ они были-бы способны нести въ военное время крейсерскую службу; заботиться о постепенномъ увеличеніи числа судовъ на средства Общества; изыскивать занятія и перевозочныя для судовъ операціи и вообще способствовать упроченію и развитію всего дѣла Добровольнаго Флота. Въ случаѣ войны Общество обязано, по первому требованію правительства, предоставить въ его распоряженіе всѣ свои суда; правительство пользуется ими по своему усмотрѣнію для военныхъ цѣлей,

пока въ нихъ можетъ быть надобность, а затѣмъ сдаетъ ихъ обратно Обществу. Общество состоитъ изъ членовъ-учредителей, т. е. лицъ, которыя представятъ за своею подписью уставъ на утвержденіе правительства, и дѣйствительныхъ членовъ, поступающихъ въ составъ Общества по избранію общаго собранія и по предложенію трехъ членовъ; членскій взносъ опредѣленъ въ 10 рублей ежегоднаго взноса. Непремѣнными членами Общества состоятъ столичные: губернскіе и уѣздные предводители дворянства, предсѣдатели губернскихъ и уѣздныхъ земскихъ управъ и биржевыхъ комитетовъ, городскіе головы и старшины купеческаго, мѣщанскаго и ремесленнаго обществъ. Членами Общества могутъ быть только русскіе подданные.

Средства Общества образуются изъ суммъ, которыя перейдутъ къ нему отъ Комитета по устройству Добровольнаго флота, изъ членскихъ взносовъ, пожертвованій и прибылей отъ операцій Общества. Суда Добровольнаго флота, какъ купленныя уже Комитетомъ, такъ и пріобрѣтаемыя впредь Обществомъ, образуютъ неприкосновенный капиталъ и не могутъ быть ни проданы, ни заложены, ни исключены изъ списковъ безъ Высочайшаго разрѣшенія.

Обществу дозволяется строить и пріобрѣтать суда, соотвѣтствующія его цѣлямъ; устраивать механическія заведенія, конторы, пристани и т. п.; принимать къ себѣ на службу флотскихъ офицеровъ и штурмановъ, корабельныхъ инженеровъ и инженеръ-механиковъ. Управленіе дѣлами Общества ввѣряется: Главному Правленію, ревизіонной комиссіи, общему собранію членовъ Общества и агентамъ Общества. Главное Правленіе состоитъ изъ предсѣдателя и товарища его, утверждаемыхъ въ должности Августѣйшимъ покровителемъ Общества,

изъ 6 членовъ, казначея и двухъ представителей отъ министерствъ морского и финансовъ. При Главномъ Правленіи состоятъ: техническій комитетъ, инспекторъ, секретарь, бухгалтеръ и канцелярія. Предсѣдатель, товарищъ его и всѣ члены Главнаго Правленія исполняютъ свои обязанности безвозмездно. Всѣ члены Главнаго Правленія, кромѣ правительственныхъ, выбираются на три года общимъ собраніемъ. Главное Правленіе завѣдываетъ всѣми дѣлами Общества, а къ обязанностямъ общаго собранія членовъ относится: избраніе членовъ правленія и ревизіонной комиссіи, казначея, инспектора и секретаря, разсмотрѣніе и утвержденіе ежегоднаго плана дѣйствій Общества, смѣты и отчета, разсмотрѣніе и утвержденіе вопросовъ, превышающихъ полномочіе Главнаго Правленія и разсмотрѣніе предположеній объ измѣненіи и дополненіи устава Общества.

Общество состоитъ въ вѣдѣніи министерства финансовъ и судамъ его присвоивается особый Высочайше утвержденный флагъ.

Представляя проектъ этого устава на разсмотрѣніе Комитета, вице-предсѣдатель его, К. П. Побѣдоносцевъ, между прочимъ, сказалъ слѣдующее:

«Обсужденію вашему предлежитъ проектъ учрежденія Общества Добровольнаго флота. Цѣль его предполагается внѣ личныхъ интересовъ и прибылей. Члены его будутъ не капиталисты и пайщики: они должны быть избраны не по количеству, но по качеству, изъ круга людей искренно сочувствующихъ основной мысли жертвователей, или принимавшихъ участіе въ пожертвованіяхъ, и во всякомъ случаѣ причастныхъ той вѣрѣ въ будущность учрежденія, которая собрала для него до 4 милліоновъ рублей со всѣхъ концовъ Россіи. Начало ему положатъ учредители, въ число коихъ войдутъ,

безъ сомнѣнія, многіе изъ нынѣшнихъ членовъ Комитета; къ нимъ присоединятся вновь избранные дѣйствительные члены и члены почетные, какъ представители первоначальныхъ жертвователей».

«Противъ такой организаціи могутъ быть представлены возраженія особливо со стороны людей, не раздѣляющихъ основной мысли всего предпріятія. Предвижу, что самое главное возраженіе будетъ относиться къ этой основной мысли—соединить дѣло коммерческой эксплоатаціи съ безкорыстнымъ патріотическимъ мотивомъ. Смѣю сказать на это, что мы въ дѣлѣ, возникшемъ изъ безкорыстнаго патріотическаго движенія, не имѣли и права учреждать Общество Добровольнаго флота на иномъ мотивѣ, кромѣ безкорыстнаго и патріотическаго. Если намъ скажутъ, что это невозможная мечта, то мы можемъ въ свою очередь указать на множество учрежденій, которыя, бывъ основаны на практическомъ, повидимому, мотивѣ личнаго интереса, распались и погибли постыдно, вслѣдствіе того, что въ этомъ побужденіи личнаго интереса нѣкоторыхъ или немногихъ изсякли и пришли въ забвеніе всякіе интересы блага общественнаго. Тѣ, отъ кого получили мы копѣйками, рублями и тысячами сумму, составившую фондъ Добровольнаго флота, вѣрили же должно быть въ силу патріотическаго интереса и безкорыстныхъ побужденій; отчего же намъ, хранителямъ этого залога, не положить эту, соединенную съ нимъ увѣренность, основаніемъ нашего Общества и связью, соединяющею членовъ его въ стремленіи къ патріотической цѣли?

«Общество Добровольнаго флота не основано на стремленіи къ прибылямъ, къ монополіи, къ исключенію совмѣстничества на полѣ своей дѣятельности. Напротивъ того, чѣмъ болѣе вызоветъ оно себѣ совмѣст-

никовъ въ океанскомъ торговомъ мореплаванiи, тѣмъ совершеннѣе исполнена будетъ основная его задача. Я сказалъ выше, что мы призваны быть хранителями фонда собраннаго на Добровольный флотъ. Скажу теперь, что еще важнѣе наша обязанность уберечь, сколько можемъ, идею соединенную съ этимъ фондомъ и нравственное ея значенiе. Это еще болѣе драгоцѣнный залогъ, который намъ ввѣренъ. Со всѣхъ сторонъ мы получаемъ заявленiя и отзывы, которые свидѣтельствуютъ, что съ дѣломъ нашимъ, кромѣ идеи о военномъ крейсерствѣ судовъ, соединяются еще горячiя патрiотическiя заботы объ оживленiи русскаго мореплаванiя и о содѣйствiи великимъ государственнымъ интересамъ, съ нимъ связаннымъ. Намъ говорятъ: пособите пустить русскiя суда на рынокъ, гдѣ владычествуетъ исключительно иностранный флагъ и гдѣ иностранцамъ платятся русскiя деньги за перевозку русскихъ произведенiй. Пособите отворить тѣ ключи торговаго мореходства, которыми питаются и поддерживаются всюду силы самого военнаго флота. Наконецъ,—и это едвали не главное, — намъ говорятъ: положите начало оживленiю нашего дальняго и богатаго востока, съ его морями и портами, которые нынѣ заперты и отрѣзаны отъ сообщенiя съ центральными областями Россiи пустынею, неимѣющею большой морской дороги.

«Скажутъ, что все это громадныя задачи, которыя не по силамъ малому обществу, не имѣющему большихъ капиталовъ, задачи, которыя могутъ быть приведены въ дѣйствiе лишь средствами государственной власти. Но всякое большое дѣло начинается съ малаго, и изъ малаго зерна, когда оно падаетъ на добрую почву, можетъ вырости дерево. Государственная власть за многое не можетъ взяться сразу своими средствами, покуда

[illegible] частныхъ лицъ, направляемыя вѣрою, знаніемъ [illegible], не измѣнятъ пути и не проложатъ дороги для [illegible]».

Разсмотрѣнный въ Комитетѣ проектъ устава Общества Добровольнаго Флота удостоился одобренія Августѣйшаго Предсѣдателя, который выразился, что поощряя сочувствуя идеѣ Добровольнаго Флота, онъ [illegible] широкихъ и прекрасныхъ результатовъ достиженіе [illegible] этой цѣли и соотвѣтствующихъ полученію сочувствію, которое выразилось къ нему отъ [illegible], еще болѣе утвердился въ своемъ возрѣніи на Добровольный Флотъ, будетъ радъ содѣйствовать его наилучшему развитію и готовъ не отказать [illegible] покровительствовать патріотическому Обществу, [illegible] и форму учрежденія котораго Его Высочество [illegible] разсмотрѣть.

[illegible] начинаю тѣмъ временемъ [illegible] чемъ стали открыть [illegible] Добровольнаго [illegible] [illegible] отсрочки, что [illegible] времени, не [illegible]

Уже съ самаго начала стали раздаваться голоса, указывавшіе путь Добровольному флоту въ океанъ, въ дальнія воды, которыми омываются пустынныя въ ту пору и отрѣзанныя отъ великорусскаго центра прибрежья русской Имперіи. Одна за другой стали поступать въ Комитетъ записки, преимущественно отъ старыхъ моряковъ славнаго черноморскаго флота, развивавшихъ мысль о назрѣвшей необходимости связать пароходными сообщеніями бассейнъ Чернаго моря и берега Восточнаго океана; достойными піонерами этого важнаго въ государственныхъ интересахъ начинанія могли бы выступить огромные океанскіе пароходы Добровольнаго флота, который, заинтересованный не монополіей и наживой, а службою на пользу отечества и его морской торговли, одинъ могъ подвизаться на этомъ высокопатріотическомъ поприщѣ.

Въ одной изъ такихъ записокъ[1]) высказаны были слѣдующія, не лишенныя пророческаго предвидѣнія мысли, представляющія особенный интересъ теперь, спустя 25 лѣтъ послѣ того какъ онѣ были выражены. «Наша историческая тысячелѣтняя задача», сказано въ этой запискѣ, «есть тяготѣніе къ югу, къ которому мы идемъ, хотя и очень долгимъ путемъ, но неуклонно. Слѣдовало бы всѣ общественныя пожертвованія и усилія обратить на проложеніе южно-азіатскаго морского пути, къ восточной Сибири, въ Амурскій край. Когда этотъ край, при широкой колонизаціи его, станетъ на ноги и начнетъ свою общеміровую дѣятельность, тогда только можетъ осуществиться завѣтная мысль имѣть торговый флотъ дальняго плаванія, бороздящій океаны, и тогда же представится возможность проложить желѣзную

[1]) Присланной изъ Николаева въ мартѣ 1879 года за подписью литерами Д. А.

дорогу черезъ Сибирь, которая дастъ полную эксплоатацію сибирскихъ богатствъ и сбытъ ихъ на иностранные рынки».

Всестороннее обсужденіе Комитетомъ доводовъ, приведенныхъ въ этихъ запискахъ, а равно и многихъ отзывовъ вызванныхъ ими, повело къ установленію взгляда на пріуроченіе мирной задачи Добровольнаго флота, указанной жертвователями, къ установленію рейсовъ между черноморскими портами и нашимъ Дальнимъ Востокомъ. Едва приступилъ Комитетъ къ пріисканію способовъ къ осуществленію этой мысли, какъ на помощь ему явились предложенія двухъ министерствъ: внутреннихъ дѣлъ и морского.

Министерство внутреннихъ дѣлъ было уже нѣсколько лѣтъ озабочено вопросомъ объ устройствѣ положенія ссыльно-каторжныхъ. Съ этой цѣлью была командирована въ Сибирь и на островъ Сахалинъ комиссія, которая пришла къ заключенію, что существовавшій тогда порядокъ поселенія ссыльно-каторжныхъ и въ особенности порядокъ ихъ препровожденія, совершенно не соотвѣтствуетъ видамъ правительства. Препровожденіе каторжныхъ обыкновеннымъ этапнымъ порядкомъ, на нѣсколько тысячъ верстъ, обходится правительству крайне дорого и требуетъ большого охраннаго и врачебнаго надзора; но при всемъ томъ каторжники бѣгутъ съ пути сотнями, изнуряются длинною дорогою и приходятъ къ мѣсту назначенія малопригодными къ перенесенію работъ. Кромѣ того, въ препровождаемыхъ партіяхъ развиваются повальныя болѣзни вслѣдствіе тѣснаго размѣщенія и неудовлетворительнаго содержанія на этихъ станціяхъ, при чемъ гибнутъ не одни только осужденные, но и семейства за ними слѣдующія. Всѣ эти неустройства, которыхъ невозможно было избѣжать при

существовавшемъ тогда состояніи этапныхъ сообщеній по Сибири, вынудили правительство искать иного способа препровожденія каторжныхъ. Министерство избрало морской путь на Сахалинъ и вошло по этому предмету въ сношеніе съ морскимъ вѣдомствомъ. Однако соглашенія не состоялось за встрѣтившимися затрудненіями, изъ которыхъ главное состояло въ необходимости пріобрѣсть или построить предварительно суда, приспособленныя къ перевозкѣ арестантовъ, для чего требовалась единовременная затрата до 500.000 рублей.

Появленіе судовъ Добровольнаго флота и успѣшная транспортная ихъ работа въ Черномъ морѣ подали морскому министерству мысль рекомендовать эти суда министерству внутреннихъ дѣлъ, какъ вполнѣ годныя для транспортированія ссыльныхъ на Сахалинъ. Вслѣдствіе этого министерство внутреннихъ дѣлъ обратилось въ Комитетъ съ предложеніемъ принять на себя перевозку ссыльныхъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ и морское министерство, съ своей стороны, предложило Комитету взять на себя перевозку изъ Кронштадта во Владивостокъ годовыхъ снабженій для мѣстнаго порта, которыя до того времени отправлялись на парусныхъ иностранныхъ судахъ, по чрезмѣрно высокимъ фрахтамъ (до 2 рублей съ пуда), при чемъ запасы нерѣдко подвергались порчѣ отъ продолжительнаго пребыванія въ морскомъ плаваніи.

Комитетъ немедленно приступилъ къ разработкѣ условій, при которыхъ предложенія эти могли-бы быть приняты. Не имѣя въ виду увеличивать свои прибыли для приращенія дивиденда, котораго платить некому, Комитетъ и въ этомъ случаѣ старался предложить возможно умѣренныя условія, заботясь лишь, при этомъ первомъ опытѣ, о покрытіи расходовъ по плаванію и страхованію судовъ и о выручкѣ нѣкоторой прибыли

на погашеніе стоимости судовъ и на ихъ ремонтъ. За перевозку партіи въ 700 человѣкъ ссыльныхъ признано было возможнымъ назначить по 192 руб. съ человѣка, считая въ той же цѣнѣ ихъ продовольствіе во все время плаванія. Комитетъ, объявляя такой размѣръ фрахта, заявилъ, что только послѣ перваго рейса онъ въ состояніи будетъ опредѣлить за какую плату возможна будетъ перевозка послѣдующихъ партій ссыльныхъ, такъ какъ только этотъ рейсъ выяснитъ всѣ обстоятельства, могущія повліять на повышеніе или пониженіе объявленнаго фрахта въ будущемъ.

Соглашеніе съ морскимъ министерствомъ повело къ заключенію договора на перевозку на пароходахъ Добровольнаго флота во Владивостокъ до 90.000 пудовъ разнаго груза по 90 коп. съ пуда.

Предстоявшіе судамъ Добровольнаго флота рейсы на Дальній Востокъ навели на мысль о возможности воспользоваться этими-же рейсами для перевозки грузовъ изъ Россіи во Владивостокъ и между попутными портами. На этомъ предположеніи интересы Добровольнаго флота сходились съ интересами русской торговли, которая до того времени могла пользоваться только посредничествомъ иностранныхъ конторъ и службою иностранныхъ судовъ для перевозки товаровъ. Не было сомнѣнія, что русскимъ торговцамъ и удобнѣе, и дешевле, и, безъ сомнѣнія, симпатичнѣе пользоваться рейсами Добровольнаго флота, при условіи, конечно, еслибы рейсы эти были постоянные, срочные; для Комитета-же важнѣе всего казался не коммерческій расчетъ на большую прибыль отъ фрахта, а возможность имѣть постоянное и производительное плаваніе на Востокъ съ очевидною пользою и для сообщеній, имѣющихъ государственное значеніе, и для облегченія и развитія торговыхъ сношеній.

Для предположеннаго перваго дальняго рейса Комитетъ предназначилъ пароходъ «Н.-Новгородъ», на которомъ раннею весною должны были окончиться производившіяся въ Марсели работы, и въ виду вышеизложенныхъ соображеній Комитетъ обратился къ московскому купечеству съ предложеніемъ воспользоваться случаемъ отправить свои грузы во Владивостокъ и Китай на «Н.-Новгородѣ». Предложеніе Комитета было встрѣчено въ Москвѣ сочувственно, но въ виду того, что все количество товаровъ и продуктовъ, нужное для годового коммерческаго оборота на Амурѣ и въ портахъ Восточнаго океана, уже было отправлено изъ Гамбурга на иностранныхъ пароходахъ, московскіе коммерсанты не могли уже передать въ томъ году свои грузы Добровольному флоту. Однако и этому первому рейсу суждено было положить начало непосредственнымъ торговымъ сношеніямъ центра Россіи со своей отдаленной окраиной. Фирма братьевъ Зензиновыхъ въ Москвѣ, движимая искреннимъ желаніемъ быть изъ первыхъ отправителей грузовъ въ дальній край на русскихъ пароходахъ, просила Комитетъ принять отъ 3 до 5 тысячъ пудовъ груза во Владивостокъ и Шанхай по возможно пониженному фрахту, такъ какъ фирма уже послала въ томъ году на востокъ товары изъ Гамбурга на двухъ иностранныхъ пароходахъ, чѣмъ вполнѣ исчерпывались полученные фирмою заказы.

Одновременно съ этими предложеніями вниманіе Комитета остановилось на дошедшемъ до его свѣдѣнія печатномъ циркулярѣ торговаго дома Пономарева и К° въ Ханькоу. Въ циркулярѣ этомъ подробно описывались всѣ стѣсненія, которыя претерпѣвала наша чайная торговля въ Китаѣ отъ произвола Англо-Китайской пароходной компаніи, содержавшей сообщеніе на

линіи Ханькоу-Шанхай-Тяньзинь и Фучау-Шанхай-Тяньзинь, по которому производится перевозка чайныхъ грузовъ, идущихъ въ Россію и Сибирь черезъ Кяхту въ количествѣ отъ 120 до 175 тысячъ ящиковъ въ годъ. Доказывая цѣлымъ рядомъ числовыхъ данныхъ невозможность такого порядка вещей, г. Пономаревъ дѣлаетъ заключеніе, что только образованіе русской самостоятельной пароходной компаніи можетъ избавить нашу чайную торговлю съ Китаемъ отъ тягостной зависимости, въ которой она тогда находилась, и при томъ дать значительный дивидендъ ея предпринимателямъ.

Комитетъ могъ, съ своей стороны, лишь привѣтствовать мысль объ образованіи русской пароходной компаніи для удовлетворенія нуждъ русскаго купечества по перевозкѣ товаровъ между китайскими портами, и отправилъ г. Пономареву по этому поводу сочувственное письмо съ предложеніемъ, до пріобрѣтенія собственныхъ пароходовъ, воспользоваться, чѣмъ возможно будетъ, содѣйствіемъ судовъ Добровольнаго флота, и въ то же время Комитетъ вошелъ въ сношеніе съ московскими чайными торговыми домами, предложивъ имъ фрахтовать пароходы Добровольнаго флота для перевозки чаевъ изъ Ханькоу и Шанхая въ Одессу или Севастополь. Предложеніе это было встрѣчено купечествомъ весьма сочувственно и Комитетъ получилъ обѣщаніе на грузъ чаевъ перваго сбора для будущаго года, а въ этомъ году грузъ третьяго сбора для обратнаго изъ Владивостока рейса «Н.-Новгорода», который уже не могъ поспѣть въ китайскіе порты къ первому чайному сезону. Въ этихъ сношеніяхъ Комитета дѣятельное участіе принималъ г. Пятковъ, представитель торговой фирмы «Пятковъ, Молчановъ и К» въ Ханькоу

и Фучау, что повело къ назначенію этой фирмы агентами Добровольнаго флота въ названныхъ китайскихъ портахъ.

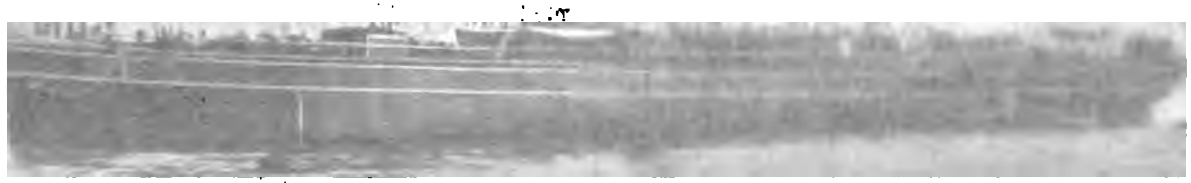
Столь успѣшно развивавшаяся дѣятельность Добровольнаго флота налагала на Комитетъ обязанность озаботиться увеличеніемъ численности своихъ судовъ еще однимъ, пятымъ, крейсеромъ, который, какъ упоминалось выше, рѣшено было пріобрѣсти не покупкою, а заказомъ по особо выработанному типу, соотвѣтствующему цѣлямъ Добровольнаго флота. Назначенная для разработки условій, которымъ должны удовлетворять суда этого флота, комиссія, при участіи предсѣдателя кораблестроительнаго отдѣленія морского техническаго комитета, инженеръ-генералъ-лейтенанта С. И. Дмитріева, и представителей флота и его спеціальныхъ корпусовъ, остановилась сначала на англійскомъ крейсерѣ «Айрисъ», который въ то время являлся наиболѣе совершеннымъ представителемъ быстроходныхъ судовъ этого рода, и къ типу котораго казалось желательнымъ придерживаться при составленіи строительныхъ проектовъ будущихъ судовъ Добровольнаго флота.

По всестороннемъ, однако, изученіи разсматриваемаго вопроса, комиссія пришла къ заключенію, что крейсеры типа «Айрисъ», спеціально предназначенные для войны, не могутъ употребляться въ мирное время для коммерческихъ цѣлей по отсутствію у нихъ достаточно вмѣстительныхъ грузовыхъ трюмовъ, и что, кромѣ того, типъ «Айриса», вполнѣ пригодный для англійскаго флота, обладающаго многими своими угольными станціями во всѣхъ океанахъ, для насъ, русскихъ, не вполнѣ удобенъ, по незначительности количества запасаемаго имъ топлива. Добровольному флоту не слѣдуетъ задаваться идеей постройки спеціальныхъ военныхъ крейсеровъ, которые

были-бы, какъ «Айрисъ», исключительно боевыми судами и созданіе которыхъ должно всецѣло принадлежать морскому вѣдомству. Комитетъ долженъ строго придерживаться Высочайше утвержденной своей программы и стремиться выработать такой типъ для своихъ будущихъ судовъ, который позволялъ-бы имѣть суда коммерческія, грузовыя, способныя съ возможно меньшими затрудненіями быть обращаемыми, въ случаѣ надобности, въ военныя, для подспорья нашему военному флоту въ веденіи крейсерской войны.

Въ виду этихъ соображеній, комиссія выработала слѣдующія условія, которымъ долженъ былъ удовлетворять предположенный къ заказу новый пароходъ Добровольнаго флота. Судно должно быть водоизмѣщеніемъ около 3.200 тоннъ, съ машиною въ 2.500 индикаторныхъ силъ, которая должна развивать не менѣе 14 узловъ хода, а при надобности до 15 узловъ, въ теченіе не менѣе 6-ти часовъ; крѣпленіе корпуса и палубы должно допускать возможность вооруженія крейсера двумя 7-ми дюймовыми орудіями, одной 9-ти дюймовой мортирой и четырьмя 9-ми фунтовыми орудіями; судно должно быть приспособлено къ поднятію и ношенію двухъ минныхъ катеровъ; въ угольныхъ ямахъ должно помѣщаться угля на 10 дней полнаго хода, а трюмы должны вмѣщать, кромѣ провизіи для продовольствія 150 человѣкъ команды въ теченіе 3 мѣсяцевъ, еще угля на 20 дней полнаго хода. Размѣры судна рѣшено было предоставить опредѣленію заводчиковъ.

Условія эти были сообщены первоклассным кораблестроительнымъ фирмамъ Франціи, Англіи и Германіи и др., и отъ семи изъ нихъ поступили въ Комитетъ проекты судовъ, составленные на основаніи изло-



Переход [illegible]

Пароходъ «Россія» (1878—1894 г.).

женныхъ условій [1]). Морской техническій комитетъ, по тщательномъ разсмотрѣніи представленныхъ проектовъ, отдалъ предпочтеніе проекту завода «Forges et Chantiers» въ Марсели, которому, съ разрѣшенія Августѣйшаго предсѣдателя Комитета, и былъ данъ заказъ на постройку крейсера по контракту, заключенному 5 мая 1879 года. Размѣры судна опредѣлены въ 295 ф. длины, при 41 ф. ширины и углубленіи въ 20 футъ, машина отъ 2.400 въ 2.900 силъ, скорость хода въ пробномъ рейсѣ не менѣе 16 узловъ. Стоимость этого крейсера, вполнѣ готоваго къ выходу въ море и приспособленнаго къ военнымъ цѣлямъ, но безъ орудій, опредѣлена въ $2^1/_2$ милл. франковъ, а готовность его — черезъ 14 мѣсяцевъ со дня подписанія контракта. Крейсеръ этотъ, по желанію Наслѣдника Цесаревича и по установившемуся порядку, названъ былъ «Ярославлемъ».

9 мая 1879 г. послѣдовало Высочайшее утвержденіе устава Общества Добровольнаго флота [2]) и Комитету по устройству этого флота предстояло передать Правленію новаго Общества дальнѣйшее попеченіе о судьбахъ этого учрежденія, созданнаго народнымъ патріотизмомъ и на народныя пожертвованія.

За время существованія Комитета Наслѣдника Цесаревича, съ апрѣля 1878 г. по май 1879 г., пожертвованій на устройство Добровольнаго флота поступило 3.835.558 рублей, въ томъ числѣ 2.200.000 р. черезъ московскій Главный Комитетъ, 1.364.027 руб. черезъ кассу Аничкова дворца и остальныя деньги черезъ каз-

[1]) Проекты поступили отъ Мотала въ Швеціи, Шихау въ Эльбингѣ, фирмы Вулканъ въ Штеттинѣ, Арчибальда Макъ-Миллена и сыновья въ Лондонѣ, «Forges et Chantiers de la Méditerranée» во Франціи, завода Берда въ С.-Петербургѣ и Общества Кокериль въ Бельгіи.

[2]) См. приложеніе № 6.

начея Комитета и конторы и отдѣленія государственнаго банка. На эти средства Комитетомъ пріобрѣтены были четыре крейсера общею стоимостью, включая передѣлки и приспособленія для крейсерской и транспортной службы, въ 2.236.673 руб., и заказанъ 5-й крейсеръ, за который произведенъ первый платежъ въ 370.000 руб.

Дѣятельность судовъ Добровольнаго флота выразилась въ перевозкѣ войскъ и военнаго обоза между черноморскими, болгарскими и турецкими портами и всего перевезено было до 130.000 нижнихъ чиновъ, 3.600 лошадей, до 300.000 пудовъ артиллеріи, багажа и другого груза военнаго вѣдомства и 23.000.000 рублей звонкой монеты.

Наличными деньгами Комитетъ передавалъ Обществу Добровольнаго флота 663.000 руб., процентными бумагами 998.500 руб. и долговыми обязательствами (платежи отъ министерствъ военнаго, морского и внутреннихъ дѣлъ) 448.500 руб. И, наконецъ, въ наслѣдство отъ Комитета Общество получало контракты на перевозку 600—700 ссыльныхъ и грузовъ тюремнаго вѣдомства на Сахалинъ и морского вѣдомства во Владивостокъ.

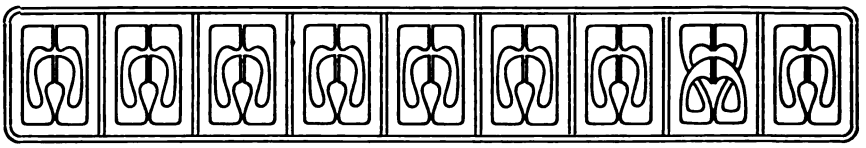
Такимъ образомъ, активъ Комитета Добровольнаго флота выразился суммою въ 4.716.673 рубля, въ которой заработокъ судами этого флота составляетъ почти 900.000 рублей.

Благодаря даровому труду всѣхъ лицъ, занимавшихся дѣлопроизводствомъ по Комитету и даровому-же помѣщенію, предоставленному канцеляріи Комитета членомъ его, генералъ-адъютантомъ гр. И. И. Воронцовымъ-Дашковымъ [1]), первоначальные расходы Комитета по обза-

[1]) Въ собственномъ его домѣ, на Галерной ул., № 9.

веденію мебелью и пр. могли быть ограничены скромною суммою въ 330 р. 60 к.; наемъ писцовъ, сторожей и разсыльныхъ въ первые мѣсяцы не превышалъ 160—175 рублей, и только со времени начавшейся операціи по перевозкѣ войскъ расходы эти увеличились до 450 р. въ мѣсяцъ.

Въ послѣднемъ засѣданіи Комитета, 30-го апрѣля 1879 г., вице-предсѣдатель его К. П. Побѣдоносцевъ заключилъ краткій обзоръ дѣятельности Комитета слѣдующими словами: «Приносимъ Вашему Высочеству, какіе есть, плоды трудовъ своихъ, посвященные Вашему имени, въ которомъ олицетворялась для насъ общая наша мать—Россія, со всѣми ея надеждами и задачами будущаго. Дай Богъ, чтобы и впредь дѣло это укрѣпилось—ей на благо, Вашему Высочеству на честь и на радость».



Глава II.

Общество Добровольнаго флота. — Установленіе правильныхъ товаро-пассажирскихъ рейсовъ на Дальній Востокъ.—Увеличеніе судового состава Добровольнаго флота. — Дѣятельность Общества до его упраздненія. (Май 1879 г. — Февраль 1886 годъ).

23 мая 1879 г., въ залѣ морского музея состоялось собраніе членовъ-учредителей [1]) Общества Добровольнаго флота для избранія Главнаго Правленія Общества.

По выслушаніи рѣчи предсѣдательствовавшаго въ собраніи члена Государственнаго Совѣта К. П. Побѣдоносцева, очертившаго дѣятельность Комитета по устройству Добровольнаго флота за все время его существованія, было приступлено къ выборамъ личнаго состава Главнаго Правленія, въ который вошли:

Предсѣдатель Правленія — т. с. Константинъ Петровичъ Побѣдоносцевъ.

Товарищъ предсѣдателя — т. с. Михаилъ Семеновичъ Кахановъ.

Члены Правленія: тайные совѣтники: Николай Николаевичъ Селифонтовъ, Михаилъ Николаевичъ Островскій, Николай Александровичъ Качаловъ, Николай Андре-

[1]) Списокъ 76 членовъ-учредителей Общества Добровольнаго флота см. въ приложеніи № 7.

евичъ Ермаковъ, баронъ Федоръ Романовичъ Остенъ-Сакенъ и с.-петербургскій городской голова баронъ Павелъ Леопольдовичъ Корфъ.

Кандидаты въ члены Правленія: с.-петербургскій губернскій предводитель дворянства графъ Александръ Алексѣевичъ Бобринскій, т. с. Николай Александровичъ Новосельскій и д. ст. с. Николай Николаевичъ Мамантовъ.

Казначей Общества — гофъ-маклеръ Морицъ Николаевичъ Фальке, секретарь—князь Левъ Владиміровичъ Шаховской и инспекторъ—флигель-адъютантъ капитанъ 1-го ранга Николай Михайловичъ Барановъ, по просьбѣ котораго замѣстителемъ его, въ качествѣ исправляющаго должность инспектора, былъ избранъ капитанъ-лейтенантъ Михаилъ Васильевичъ Вахтинъ.

Членами Правленія отъ министерства финансовъ былъ назначенъ гофмейстеръ Аркадій Николаевичъ Мицкевичъ и отъ морского министерства д. ст. с. Николай Николаевичъ Мамантовъ [1]).

Въ заключеніе собранія, члены-учредители обратились къ предсѣдательствовавшему съ просьбою повергнуть передъ Августѣйшимъ покровителемъ Общества, Государемъ Наслѣдникомъ Цесаревичемъ, чувства глубокой признательности учредителей за блестящіе результаты, достигнутые въ дѣлѣ устройства Добровольнаго флота неусыпною заботливостью и попеченіемъ Его Императорскаго Высочества.

8 іюня Главное Правленіе Общества собралось въ первое очередное собраніе, которое, равно какъ и два послѣдующія, были посвящены пріему отъ бывшаго Комитета дѣлъ его, капиталовъ и имущества и обсужденію программы эксплоатаціи своихъ пароходовъ.

[1]) Составъ Главнаго Правленія въ послѣдующіе годы указанъ въ приложеніи № 8.

Этотъ послѣдній вопросъ представлялся въ такомъ видѣ: на какую именно торговую дѣятельность направить суда Добровольнаго флота съ тѣмъ, чтобы дѣятельность эта, давая средства на содержаніе и развитіе самого флота, способствовала вмѣстѣ съ тѣмъ развитію отечественной торговли и промышленности и удовлетворяла нуждамъ правительства?

Добровольный флотъ началъ свою дѣятельность вслѣдъ за окончаніемъ Россіей двухлѣтней войны. Главнѣйшимъ предметомъ вывоза изъ Россіи всегда былъ хлѣбъ, который до войны высоко цѣнился на европейскихъ рынкахъ. Въ Англію, напр., Россія доставляла половину всего потребляемаго страною хлѣба, а изъ остальной половины—половину Америка. За время войны, когда главные хлѣбные порты Россіи оставались закрытыми, Америка получила возможность усилить свой вывозъ, что, въ свою очередь, способствовало развитію и удешевленію производства хлѣба въ Америкѣ. Поэтому, когда послѣ войны иностранные рынки сдѣлались вновь доступными для русскаго хлѣба, послѣдній, несмотря на значительно упавшій курсъ нашъ, встрѣтилъ тамъ весьма слабый спросъ, и съ 1878 г. отношеніе между количествами хлѣба, привозимыми въ Англію изъ Россіи и Америки, дѣлается обратнымъ: уже Америка поставляетъ 50 % потребляемаго Англіей хлѣба, а Россія едва 25 %. Затѣмъ, пароходы слабосильные, съ сравнительно большою подъемною способностью, попадавшіеся до войны въ видѣ исключеній, благодаря быстрымъ успѣхамъ въ машиностроеніи въ предшествовавшій очень короткій промежутокъ времени получили обширное примѣненіе. Этимъ двумъ причинамъ и слѣдуетъ приписать тѣ низкіе фрахты по европейской торговлѣ, которые засталъ Добровольный флотъ и которые уже больше не повы-

шались. Въ то время, какъ до войны фрахты, напр., изъ Одессы въ Англію, рѣдко опускались ниже 54-хъ шиллинговъ съ тонна сала, съ 1878 г. они лишь изрѣдка подымались выше 30 и часто доходили до 18 шил. Такіе фрахты, очевидно, не могли окупать содержаніе снабженныхъ сильными машинами быстроходныхъ пароходовъ Добровольнаго флота и послѣднимъ оставалось искать дѣятельности въ той ограниченной сферѣ, которая еще эксплоатировалась подобнаго типа пароходами, и именно—въ дальней перевозкѣ цѣнныхъ грузовъ, въ содержаніи почтовой линіи и проч., хотя и въ этой сферѣ послѣдовало также пониженіе фрахтовъ, вслѣдствіе обращенія къ ней многихъ другихъ пароходныхъ обществъ, оказавшихся въ одинаковыхъ условіяхъ съ Добровольнымъ флотомъ. Кромѣ того, для Добровольнаго флота выборъ дѣятельности стѣснялся еще лежащею на немъ задачею содѣйствовать развитію отечественной торговли и промышленности.

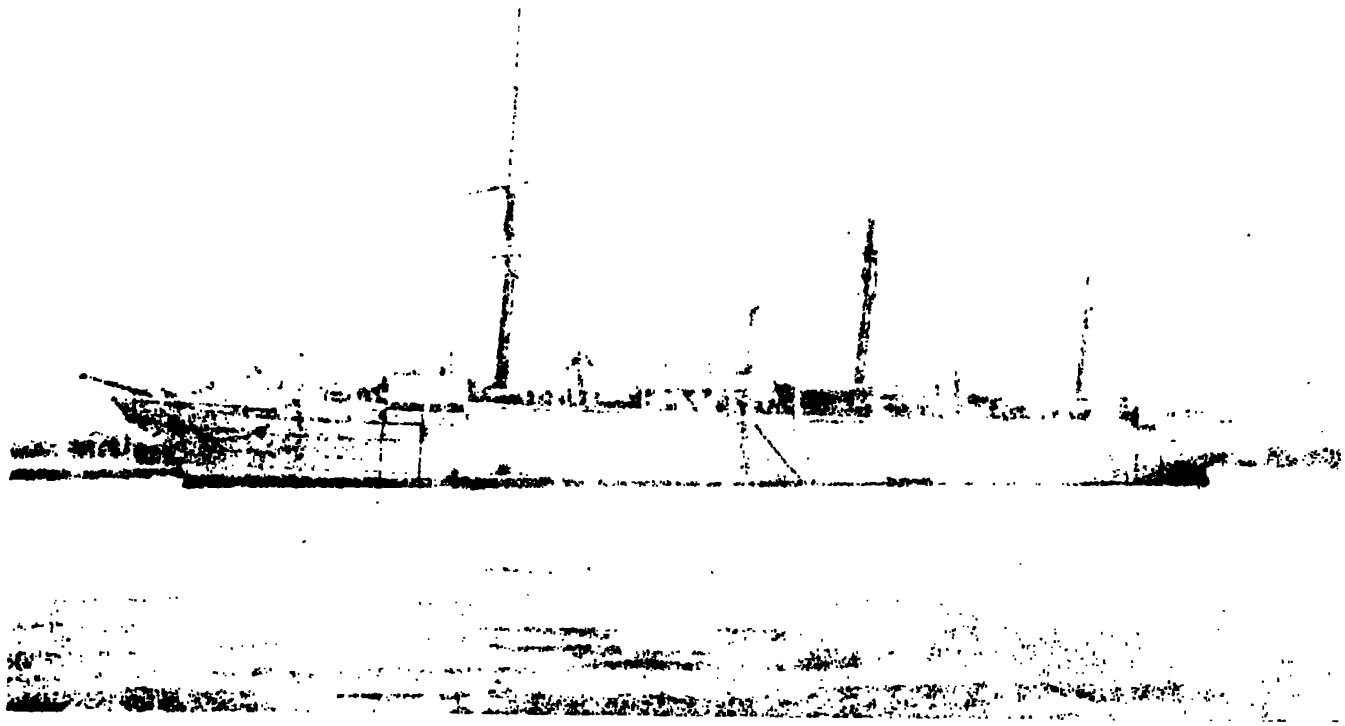
Изыскивая такого рода дѣятельность, Добровольный флотъ остановилъ свой выборъ на нашей далекой восточной окраинѣ, съ одной стороны, и на чайной торговлѣ—съ другой. Со времени пріобрѣтенія Россіей Приморской и Амурской областей, эти послѣднія не сдѣлали сколько-нибудь замѣтнаго шага на пути развитія. Отдѣленныя отъ Европейской Россіи 12.000 верстъ затруднительнаго берегового пути, лишенныя всякой производительности, области эти эксплоатировались, главнымъ образомъ, нѣсколькими иностранными фирмами, которыя снабжали ихъ произведеніями своихъ странъ, допускавшимися туда безпошлинно. Вмѣстѣ съ тѣмъ такой цѣнный товаръ, какъ чай, въ большомъ количествѣ доставлявшійся въ Европейскую Россію моремъ, привозился на иностранныхъ судахъ и

въ большинствѣ случаевъ не непосредственно, а черезъ европейскіе иностранные рынки, что значительно увеличивало для Россіи стоимость чая, независимо отъ отлива изъ страны звонкой монеты.

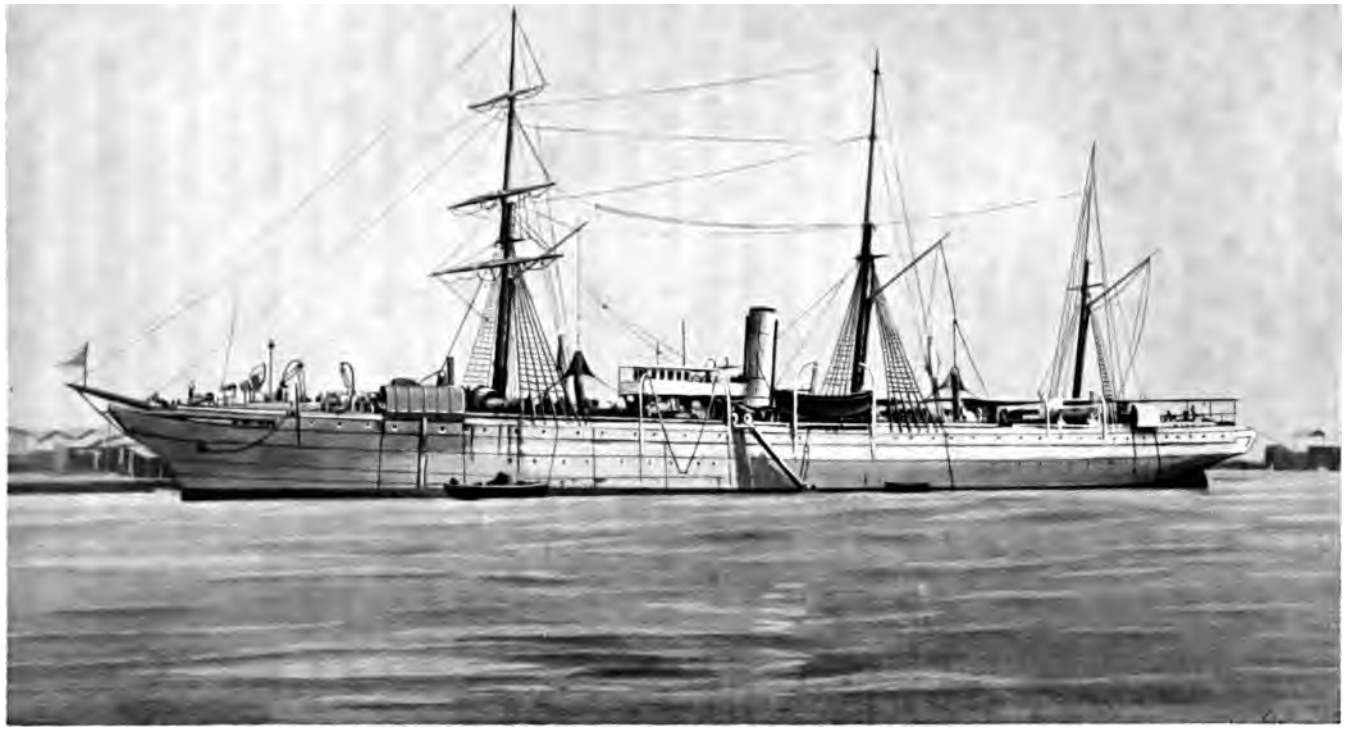
Въ отстраненіе такого невыгоднаго для Россіи порядка вещей и усматривая, что дѣятельность въ этомъ направленіи Добровольнаго флота можетъ принести несомнѣнную и при томъ огромную пользу государству въ политическомъ, административномъ и экономическомъ отношеніи, Комитетомъ по устройству Добровольнаго флота было намѣчено, а Обществомъ разработано и осуществлено установленіе правильныхъ товаро-пассажирскихъ рейсовъ между Одессою и портами Дальняго Востока, при чемъ цѣлью поставлялось: доставить нашей восточной окраинѣ возможность пользоваться дешевымъ морскимъ подвозомъ изъ Европейской Россіи, произведеніямъ коей будетъ, такимъ образомъ, открытъ доступъ къ ней; облегчить этимъ-же произведеніямъ доступъ на рынки Китая, откуда они вытѣснены были иностранными товарами со времени открытія китайскихъ портовъ для европейцевъ, и, наконецъ, доставить русскимъ торговцамъ возможность получать чай и нѣкоторыя другія произведенія Востока изъ первыхъ рукъ, безъ посредства иностранцевъ.

Организовать и наладить дѣло было не легко при ограниченности числа судовъ Добровольнаго флота и при той обстановкѣ, въ которой пароходы этого флота находились, когда назрѣвалъ и разрѣшался планъ дальнѣйшей дѣятельности ихъ, долженствовавшій дать окончательное направленіе всей будущности Добровольнаго флота.

Ко времени перехода завѣдыванія Добровольнымъ флотомъ отъ Комитета къ Обществу, крейсеры «Рос-



Пароходъ «Нижній Новгородъ I» (1878–1897 г.)



Пароходъ «Нижній-Новгородъ I» (1878—1891 г.).

сія» и «Петербургъ» работали въ Черномъ морѣ, занятые перевозкою изъ Варны и Бургаса въ Россію войскъ и военныхъ грузовъ; «Москва» находилась въ Марсели, на верфи «Forges et Chantiers de la Méditerranée», куда она ушла въ апрѣлѣ, еще по распоряженію бывшаго Комитета, для производства работъ по приспособленію ея къ военнымъ цѣлямъ, а «Нижній-Новгородъ», только-что вернувшійся въ Одессу изъ Марсели, окончивъ тамъ производившіяся на немъ исправленія, готовился къ рейсу на Сахалинъ, по контракту съ тюремнымъ вѣдомствомъ, для перевозки партіи ссыльно-каторжныхъ.

Надлежало сообразовать предстоявшую пароходамъ дѣятельность такъ, чтобы, не лишая ихъ заработка, направить два изъ нихъ — «Петербургъ» и «Россію» — въ Марсель для приспособленія къ военнымъ цѣлямъ, по требованію и на счетъ морского министерства, вернуть «Москву» въ Одессу къ ранней веснѣ 1880 г. для своего перваго рейса на Дальній Востокъ и пріискать работу для «Нижняго-Новгорода» въ промежутокъ времени между окончаніемъ имъ перваго рейса съ арестантами до начала второго весною 1880 г.

Успѣвшая уже установиться къ тому времени хорошая репутація пароходовъ Добровольнаго флота, помогла Главному Правленію въ исполненіи его задачи, которую удалось разрѣшить съ полнымъ успѣхомъ.

Тотчасъ по окончаніи лѣтней операціи по перевозкѣ войскъ въ Черномъ морѣ, «Петербургъ» 10 августа, а «Россія» 5 октября вышли изъ Одессы въ Марсель, получивъ полные грузы пшеницы для этого порта, при чемъ работы на нихъ въ Марсели произведены были съ такимъ расчетомъ, что «Россія» вернулась въ Черное море 13 декабря, къ сроку для выполненія контракта съ военнымъ вѣдомствомъ на перевозку ново-

бранных и безбрачных — отпущенных между Батумом, Поти и Севастополем, а «Петербургъ» пришелъ въ Одессу 3 марта 1880 г. и приготовился тамъ къ рейсу въ китайскіе порты.

Приготовленіе «Нижняго-Новгорода» къ первому рейсу на Сахалинъ съ ссыльно-каторжными въ особенности озабочивало Главное Правленіе, такъ какъ это былъ первый опытъ въ Россіи перевозки большой партіи людей при исключительныхъ условіяхъ содержанія и охраны, на огромное разстояніе въ 10.000 морскихъ миль, при чемъ значительная часть пути приходилась на тропики, съ ихъ тяжелыми климатическими особенностями.

Еще въ Марсели начаты были работы по приспособленію «Нижняго-Новгорода» къ тюремной службѣ и въ Одессѣ онѣ были закончены подъ наблюденіемъ командира его, капитанъ-лейтенанта С. И. Кази, при чемъ выяснилось, что первоначальное предположеніе о возможности перевозки 700 арестантовъ оказалось преувеличеннымъ и пароходъ могъ принять, при соблюденіи всѣхъ необходимыхъ санитарныхъ мѣръ, не свыше 600 человѣкъ при соотвѣтствующемъ числѣ чиновъ военнаго конвоя.

7 іюня 1879 г., принявъ грузъ министерства внутреннихъ дѣлъ, предназначавшійся для Сахалина и состоявшій изъ 38.300 пудовъ ржи, до 2.100 пудовъ мундирныхъ и другихъ матеріаловъ и до 5.000 пудовъ провизіи для продовольствія арестантовъ въ пути, «Нижній-Новгородъ» подъ военнымъ флагомъ вышелъ изъ Одессы.

Ссыльно-каторжные были размѣщены на крейсерѣ въ шести отдѣленіяхъ, по 100 человѣкъ въ каждомъ, и для наблюденія за внутреннимъ порядкомъ въ арестантскихъ помѣщеніяхъ и чистотой въ нихъ были назначены су-

довые офицеры. Право наложенія дисциплинарныхъ взысканій на арестантовъ въ случаѣ нарушенія ими судового порядка командиръ крейсера оставилъ исключительно за собою. Для облегченія ссыльно-каторжныхъ, непривычныхъ къ судовой жизни, по выходѣ изъ Чернаго моря съ нихъ были сняты кандалы, при чемъ они были предупреждены, что такой льготой они будутъ пользоваться до тѣхъ поръ, пока хорошимъ поведеніемъ будутъ оправдывать оказываемыя имъ милость и довѣріе, и что при малѣйшемъ проступкѣ хотя-бы одного изъ нихъ, всему отдѣленію, въ которомъ такой окажется, будутъ немедленно снова надѣты кандалы на все остальное время плаванія. Каждое отдѣленіе имѣло своего выборнаго старосту, которому и отдавались касающіяся его отдѣленія приказанія. Всѣ отдѣленія поочередно выводились ежедневно по утрамъ на верхнюю палубу для окачиванія водою изъ устроенныхъ для этой цѣли душъ, и, кромѣ того, отъ восхода и до захода солнца, арестанты по отдѣленіямъ выводились наверхъ; такимъ образомъ каждому арестанту приходилось быть на чистомъ воздухѣ около 2 $^1/_2$ часовъ.

За все время плаванія, продолжавшагося 54 дня, поведеніе ссыльно-каторжныхъ было безупречное; одно отдѣленіе старалось перещеголять другое и, за весь рейсъ, въ средѣ 600 арестантовъ не было ни одного проступка, не было потому и ни одного взысканія. Всѣ арестанты были бодры духомъ; на новое мѣсто ссылки они шли охотно, и когда въ Одессѣ пришлось взять на пароходъ изъ 700 человѣкъ лишь 600, то никто добровольно не хотѣлъ оставаться. Состояніе здоровья ссыльныхъ во время плаванія было въ отличномъ состояніи; въ судовомъ лазаретѣ перебывало только 23 человѣка, а по приходѣ на Сахалинъ больныхъ было сдано

всего пять: трое глазныхъ, одинъ чахоточный и одинъ съ признаками цынги, полученной имъ, какъ оказалось, еще во время содержанія его въ центральной тюрьмѣ.

Вполнѣ благопріятные во всѣхъ отношеніяхъ результаты перваго опыта перевозки арестантовъ моремъ, показавшіе огромныя ея преимущества передъ этапной пересылкой сухимъ путемъ, побудили тюремное вѣдомство предложить Главному Правленію Добровольнаго флота принять на себя и въ слѣдующемъ 1880 году такую-же перевозку и затѣмъ въ теченіе 23 лѣтъ и до настоящаго времени возобновлялись контракты съ Добровольнымъ флотомъ на доставленіе ссыльныхъ на Сахалинъ изъ Европейской Россіи.

Появленіе парохода «Н.-Новгородъ» во Владивостокѣ было встрѣчено мѣстнымъ населеніемъ съ горячимъ сочувствіемъ и одушевленными надеждами на скорое оживленіе этого отдаленнаго края, установленіе связи котораго съ коренною Россіей выпало на долю Добровольнаго флота.

Сдавъ ссыльныхъ на Сахалинъ въ Дуэ и Корсаковскомъ посту, «Н.-Новгородъ» спустилъ военный флагъ и 10 августа вышелъ изъ Владивостока въ обратный рейсъ, принявъ первыхъ шесть человѣкъ пассажировъ въ Россію. Груза для Европы пароходу обезпечено не было, но онъ надѣялся на случайный заработокъ по пути, и ожиданія эти вполнѣ оправдались. Къ сожалѣнію, попытка командира парохода открыть во Владивостокѣ и китайскихъ портахъ рынокъ для сбыта сахалинскаго угля не увѣнчалась успѣхомъ. На предложеніе его дать пароходу полный грузъ угля для продажи во Владивостокѣ и Шанхаѣ, уполномоченный сахалинской каменноугольной компаніи отвѣтилъ отказомъ, безъ объясненія мотивовъ его, несмотря на то, что на

складахъ компаніи было въ то время до 200.000 пудовъ угля. Взятые пароходомъ въ Дуэ, въ видѣ балласта, 185 тоннъ угля, были потомъ проданы въ Шанхаѣ, и нѣтъ сомнѣнія въ томъ, что представлявшійся и упущенный такимъ образомъ случай лишилъ сахалинскую компанію возможности установить тогда-же сбытъ своего угля на китайскихъ рынкахъ.

По приходѣ въ Шанхай, благодаря содѣйствію нашего мѣстнаго консула г. Рединга и отличной репутаціи крейсера, пріобрѣтенной быстрымъ переходомъ его изъ Европы къ Сахалину, фрахта пришлось ожидать не долго. Какъ только стало извѣстно, что для «Н.-Новгорда» ищутъ грузъ, явилось нѣсколько предложеній, въ томъ числѣ одно — грузиться чаями на Нью-Іоркъ, другое — чаями-же на Лондонъ. Предпочтеніе было отдано послѣднему предложенію, такъ какъ пароходъ имѣлъ инструкцію вернуться не позднѣе 1 января 1880 г. въ Черное море. Фрахтователемъ «Н.-Новгорода» явилась одна изъ солиднѣйшихъ торговыхъ фирмъ на Востокѣ «Adamson, Bell & C°». Фирма эта обязалась доставить крейсеру полный грузъ чая, платя за каждый тоннъ по 2 ф. 7 шил. и 6 пенс. Хотя фрахтъ этотъ былъ ниже нормальнаго изъ Шанхая на Лондонъ, который обыкновенно бывалъ до 3 фун. стер., но другіе англійскіе пароходы принимали въ то время грузы по 2 ф. ст., и «Н.-Новгородъ» обязанъ за полученный имъ болѣе высокій фрахтъ исключительно пріобрѣтенной имъ репутаціи хорошаго ходока.

Принявъ 1.000 тоннъ чая, «Н.-Новгородъ» вышелъ 25 августа въ Фучау, гдѣ дополучилъ еще 800 тоннъ чая, и затѣмъ въ Гонконгъ, гдѣ принялъ 100 т. на Лондонъ и 200 т. на Сингапуръ. На пути до Сингапура крейсеръ штормовалъ, попавъ въ область жестокаго

тайфуна, но остальная часть плаванія была совершена при благопріятныхъ обстоятельствахъ и 2 ноября крейсеръ благополучно прибылъ въ Лондонъ, гдѣ и сдалъ свой грузъ. 24 того-же мѣсяца, принявъ почти полный грузъ разнаго товара на Мальту и другіе попутные порты, «Н.-Новгородъ» вышелъ въ Одессу, куда прибылъ 19 декабря и тотчасъ-же присоединился къ пароходу «Россія» въ работѣ по перевозкѣ между портами Чернаго моря новобранцевъ и безсрочно-отпускныхъ по контракту съ военнымъ вѣдомствомъ, а въ первыхъ числахъ февраля 1880 г. вернулся въ Одессу и сталъ готовиться ко второму рейсу на Сахалинъ съ ссыльно-каторжными.

Производившіяся въ Марсели на пароходѣ «Москва» работы задержали его до середины августа, но тѣмъ не менѣе до весенняго рейса на Дальній Востокъ, которымъ открывалось правильное товаро-пассажирское сообщеніе по линіи Одесса — Владивостокъ, оставалось столько свободнаго времени, что «Москва» имѣла возможность воспользоваться предложеннымъ для нея грузомъ пшеницы изъ Одессы въ Марсель. Поэтому, вернувшись въ Одессу, она приняла 12.900 четвертей зерна и 15 сентября вышла въ Марсель, куда пришла 24. Къ этому времени Главное Правленіе получило предложеніе перевезти грузъ руды изъ Бона (въ Алжирѣ) въ Нью-Іоркъ и оттуда грузъ пшеницы въ Бордо. Предложеніе это было принято для парохода «Москва», который, совершивъ благополучно оба эти рейса, успѣлъ къ 1 февраля 1880 г. вернуться въ Одессу, гдѣ и сталъ готовиться къ предстоявшему плаванію въ Тихій океанъ, съ цѣлью открытія правильнаго товаро-пассажирскаго сообщенія съ дальними окраинами нашими на Востокѣ. Необходимо было произвести нѣкоторыя ремонтныя ра-

боты: отдѣлать пассажирскія каюты, устроить помѣщеніе для пассажирскаго багажа, сдѣлать новые вентиляторы къ люкамъ, чтобы предотвратить порчу товаровъ, въ особенности чаевъ; кромѣ того, необходимо было снабдить пароходъ полнымъ обзаведеніемъ для пассажирской службы — посудой, столовымъ и постельнымъ бѣльемъ и пр.

Начатыя еще Комитетомъ по устройству Добровольнаго флота сношенія съ московскимъ купечествомъ о доставленіи пароходамъ этого флота какъ вывозныхъ грузовъ на Востокъ, такъ и чайныхъ для обратныхъ рейсовъ, и опубликованное затѣмъ Главнымъ Правленіемъ, во всѣхъ наиболѣе распространенныхъ газетахъ, объявленіе объ открытіи правильныхъ рейсовъ между Европейской Россіей и русскими, китайскими и японскими портами Восточнаго океана, выяснили, что даже первыя, производимыя въ видѣ опыта, предложенія грузовъ обезпечивали почти полный фрахтъ для одного парохода на рейсъ на Востокъ и для двухъ крейсеровъ на обратный рейсъ въ Одессу. Главными фрахтователями явились братья Зензиновы и братья Бутины, предоставившіе 40.867 пудовъ разнаго товара; остальная часть, въ количествѣ до 10.000 пудовъ, была дана четырнадцатью московскими и одесскими фирмами. Отправлены были всевозможные товары: бакалейные, мануфактурные, модные, парфюмерные и т. п. [1]). Кромѣ частныхъ

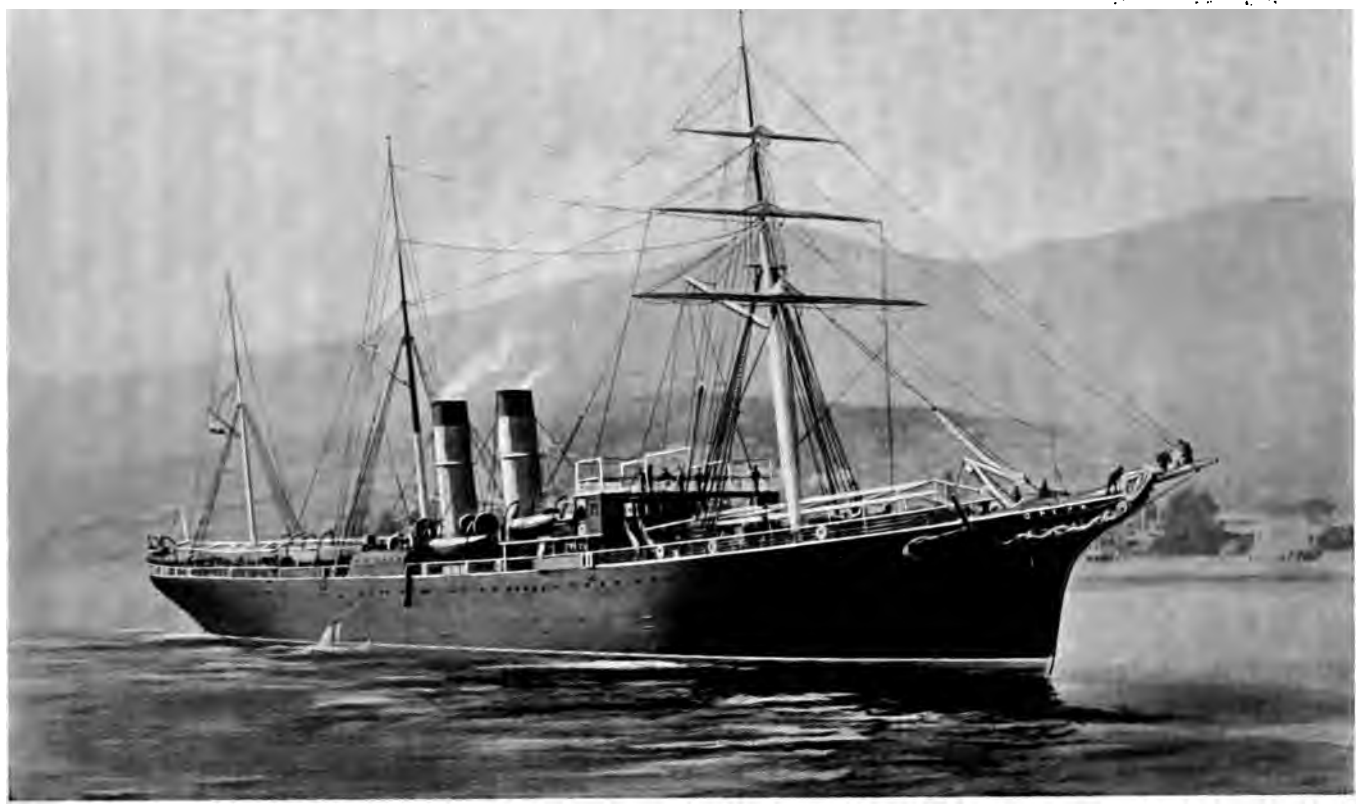
[1]) Не лишено интереса слѣдующее подробное перечисленіе отправленнаго съ первымъ рейсомъ на Дальній Востокъ груза: сахаръ — 18.096 п., спиртъ — 15.160 вед., мука — 3.087 п., мануфактура — 2.826 п., мыло 2.565 п., свѣчи стеарин. — 2.429 п., желѣзо кровельное и листовое — 1.389 п., масло коровье — 1.512 п. кондитерскій товаръ — 1.316 п., шорный и скобеной товаръ — 1.035 п., табакъ 979 п., бумага писчая — 957 п., бакалея — 919 п., игольный и галантерейный товаръ — 461 п., обувь и кожевенный товаръ — 304 п., посуда стеклянная — 327 п., стекло оконное — 147 п., парфюмерный товаръ — 146 п., модный товаръ — 126 п., папиросы — 31 п., карты игральныя — 31 п., обои — 22 п.

грузовъ, принято было отъ министерства внутреннихъ дѣлъ для доставленія на Сахалинъ 10.080 пуд. муки, такъ что всего принято было на пароходъ «Москва» 60.400 пудовъ груза, съ назначеніемъ во Владивостокъ, Николаевскъ на Амурѣ и въ Дуэ. Плата за провозъ товаровъ была назначена Обществомъ: до Владивостока 70 к., до поста Дуэ 75 к. и до Николаевска 1 р. 5 к. съ пуда или ведра. На обратный рейсъ пароходъ зафрахтованъ былъ шестью московскими фирмами для доставки чаевъ перваго сбора изъ Ханькоу, гдѣ пароходъ долженъ былъ быть не позже 3 мая, а прибыть въ Одессу или Севастополь черезъ 42 дня, т. е. съ такимъ расчетомъ, чтобы чаи успѣли попасть въ Нижній-Новгородъ къ началу ярмарки. Плата за провозъ чаевъ назначена была по 4 фун. ст. 10 шил. за чайный тоннъ, равняющійся 40 куб. футамъ. Чайные грузы дали слѣдующія фирмы: П. Боткинъ съ сыновьями (750 т.), Вогау и К° (750 т.), Д. А. Расторгуевъ (500 т.), вдова Катуаръ съ сыновьями (300 т.), Н. А. Ивановъ (200 т.) и П. А. Пономаревъ (200 т.) всего 2.700 тоннъ.

Передъ самымъ отправленіемъ «Москвы» въ рейсъ, командиръ его, капитанъ-лейтенантъ М. П. Крускопфъ, вынужденъ былъ, по домашнимъ обстоятельствамъ, оставить службу въ Добровольномъ флотѣ и на мѣсто его Главнымъ Правленіемъ назначенъ былъ старшій офицеръ съ парохода «Россія», капитанъ-лейтенантъ С. Н. Чириковъ.

26 февраля 1880 г., въ день рожденія Августѣйшаго покровителя Общества, пароходъ «Москва» отправился изъ Одессы [1]), открывъ такимъ образомъ правильное товаро-пассажирское сообщеніе съ нашими портами на Восточномъ океанѣ.

[1]) На «Москвѣ» пошли первые два пассажира, взявшіе билеты до Владивостока.



Пароходъ «Орелъ».

4 марта «Москва» пришла въ Портъ-Саидъ и, принявъ уголь, на слѣдующій день вышла въ Сингапуръ, куда прибыла 22 марта, совершивъ переходъ въ 4.750 морскихъ миль въ 18 дней. Быстрота такого перехода обратила на себя вниманіе мѣстной печати, а когда сдѣлалось извѣстнымъ, что «Москва» обогнала «Sterling Castle», одинъ изъ самыхъ быстроходныхъ англійскихъ пароходовъ, спеціально предназначенныхъ для перевозки чаевъ, то въ пароходѣ «Москва» признали опасную соперницу частнымъ иностраннымъ пароходамъ.

12 апрѣля «Москва» благополучно прибыла во Владивостокъ и, несмотря на почти полное отсутствіе выгрузочныхъ средствъ, сдала грузы въ теченіе 5 дней и 18 апрѣля вышла въ Нагасаки, гдѣ была введена въ докъ для очистки и окраски подводной части.

2 мая «Москва» прибыла въ Ханькоу, гдѣ застала пароходъ «Петербургъ», зафрахтованный подъ чайный грузъ фирмою Кнопъ и К° и прибывшій нѣсколькими днями раньше. Медленность въ подвозкѣ чаевъ, начавшейся только черезъ 10 дней по приходѣ на мѣсто парохода, и аварія, нанесенная «Москвѣ» навалившимся на нее англійскимъ пароходомъ «Breconshire», сорваннымъ съ своихъ якорей сильнымъ теченіемъ, задержали «Москву» до 22 мая, когда она вышла въ обратный рейсъ. Въ Сингапурѣ пароходъ потерялъ 4 дня на погрузку балласта, который невозможно было достать ни въ Нагасаки, ни въ Ханькоу, а переходъ Индійскимъ океаномъ сопровождался свѣжими противными вѣтрами съ большимъ волненіемъ, сильно задерживавшими ходъ. Въ Одессу пароходъ пришелъ вечеромъ 10 іюля, сдѣлавъ переходъ изъ Ханькоу въ 49 дней.

При всѣхъ неблагопріятныхъ условіяхъ этого обратнаго рейса, чаи доставлены зафрахтовавшимъ торго-

вымъ домамъ въ полной исправности, безъ малѣйшей подмочки и порчи, что, между прочимъ, засвидѣтельствовали двое изъ крупныхъ чаеполучателей, К. И. Оборинъ и В. С. Кандинскій, приславшіе въ «Новороссійскій Телеграфъ» слѣдующую телеграмму: «Грузъ, полученный нами съ парохода «Москва», доставленъ въ Одессу изъ Китая въ такомъ отличномъ видѣ и порядкѣ и въ такой исправности, что лучшаго и желать невозможно; выражаемъ при этомъ свою признательность командиру парохода «Москва», офицерамъ и экипажу за прекрасный присмотръ за грузомъ чая во время доставки его изъ Китая».

Изъ Нерчинска, братья Бутины прислали слѣдующую телеграмму «С.-Петербургскимъ Вѣдомостямъ [1]): «Отправленный нами грузъ товаровъ изъ Одессы на двухъ судахъ Добровольнаго флота «Москва» и «Владивостокъ», до тридцати тысячъ пудовъ, доставленъ въ Николаевскъ въ отличномъ видѣ. Русскіе товары подъ своимъ флагомъ впервые проникли на Амуръ. Привѣтствуя появленіе ихъ, какъ начало національнаго торговаго движенія на Востокѣ, выражаемъ наше искреннее сочувствіе всѣмъ, кто заправлялъ этимъ полезнымъ и патріотическимъ дѣломъ и желаемъ успѣха дальнѣйшему его развитію».

Такимъ образомъ, первый рейсъ парохода «Москва», какъ первый опытъ правильнаго товаро-пассажирскаго сообщенія съ нашими отдаленными восточными окраинами, удался вполнѣ, возбудивъ сочувствіе со стороны мѣстныхъ торговыхъ людей и благодарность ихъ за возможность полученія товаровъ изъ первыхъ рукъ при посредствѣ русскихъ пароходовъ.

---

[1]) Напечатана въ № 239 этой газеты отъ 31 августа 1880 г.

Окончивъ работы въ Марсели, пароходъ «Петербургъ» вернулся 4 марта 1880 г. въ Одессу и 15 марта вышелъ въ Ханькоу, по контракту съ московскою фирмою Л. Кнопъ и К° для перевозки въ Одессу первосборныхъ чаевъ въ количествѣ 2.500 тоннъ. Условія этого фрахтованія были тѣ-же, что и для парохода «Москва»: фрахтовая цѣна была обусловлена въ 4 фун. ст. 10 шил., срокъ прибытія въ Ханькоу не позднѣе 3 мая и доставка чаевъ въ Одессу черезъ 42 дня по выходѣ изъ Ханькоу. Такъ какъ по краткости времени нельзя было откладывать отправленія парохода, чтобы поспѣть въ Ханькоу къ условленному сроку, то пришлось отправить его изъ Одессы безъ груза.

«Петербургъ» пришелъ въ Ханькоу 27 апрѣля, задолго до назначеннаго ему срока, и тотчасъ-же былъ предоставленъ въ распоряженіе агентовъ Л. Кнопа. Чайный рынокъ открылся только 4 мая, а погрузка могла быть начата не ранѣе 6 мая. 18 мая пароходъ вышелъ изъ Ханькоу для слѣдованія въ Одессу. Задержанный, какъ и пароходъ «Москва», въ Сингапурѣ погрузкой балласта и въ океанѣ встрѣчными свѣжими вѣтрами, «Петербургъ» прибылъ въ Одессу 2 іюля съ опозданіемъ на 2 дня, сдѣлавъ весь переходъ въ 44 дня.

Принявъ на себя задачу организовать правильное товаро-пассажирское сообщеніе съ нашими восточными портами, Общество Добровольнаго флота сразу встрѣтилось съ крупнымъ затрудненіемъ, чрезвычайно его озаботившимъ и вызвавшимъ необходимость отступить отъ принятаго рѣшенія относительно способа и порядка дальнѣйшаго увеличенія судового состава своего флота.

Дѣло въ томъ, что большая часть товаровъ, отправляемыхъ морскимъ путемъ на Дальній Востокъ, идетъ въ г. Николаевскъ на Амурѣ, къ которому не могутъ

подходить пароходы Добровольнаго флота, сидящіе всѣ очень глубоко въ водѣ. Доставивъ грузы во Владивостокъ, Общество не могло принять на себя срочную переотправку ихъ оттуда въ Николаевскъ, такъ какъ тамъ не существовало въ то время перевозки грузовъ; фрахтовать для этой цѣли въ Шанхаѣ иностранный пароходъ стоило-бы настолько дорого, что Обществу пришлось-бы брать перевозку товаровъ себѣ въ ущербъ. При такихъ обстоятельствахъ Обществу предстояло или не принимать вовсе грузовъ на Николаевскъ, или брать ихъ доставку только до Владивостока, или, наконецъ, имѣть на мѣстѣ собственный мелкосидящій пароходъ, который могъ-бы доставлять въ Николаевскъ товары, привозимые во Владивостокъ большими крейсерами Общества. Имѣя, между прочимъ, задачею развитіе торговли на Востокѣ подъ русскимъ флагомъ, Общество рѣшило избрать послѣднее и пріобрѣсти пароходъ покупкою, а не заказомъ, такъ какъ необходимо было, чтобы онъ былъ уже на мѣстѣ, ко времени прихода во Владивостокъ крейсеровъ «Москва» и «Петербургъ».

Въ предложеніяхъ продажныхъ пароходовъ недостатка не было, но надо было не ошибиться въ выборѣ парохода, вполнѣ удовлетворявшаго требованіямъ и цѣлямъ Общества. Это трудное порученіе Главное Правленіе возложило на капитана I ранга С. С. Валицкаго, опытнаго и отлично знающаго дѣло моряка, который въ то время наблюдалъ за постройкою въ Марсели крейсера «Ярославль». Ему было поручено осмотрѣть предлагавшіеся пароходы, изъ которыхъ, однако, ни одинъ не удовлетворялъ требуемымъ условіямъ. Послѣ долгихъ поисковъ капитану Валицкому удалось, наконецъ, найти въ Англіи, на верфи Лаубница, въ Ренфрю,

близъ Глазго, строившійся еще пароходъ, близко подходившій къ условіямъ, поставленнымъ Обществомъ. Это былъ желѣзный винтовой пароходъ въ 700 силъ, со среднею скоростью хода въ 10 — 12 узловъ, и поднимающій, при 12 футахъ углубленія, 550 тоннъ груза и 1000 тоннъ при полномъ углубленіи, не считая угля въ угольныхъ ямахъ. Признавая эти качества вполнѣ подходящими къ своимъ требованіямъ, Главное Правленіе рѣшилось купить этотъ пароходъ за назначенную продавцомъ цѣну 22.500 фунтовъ стерл., поставивъ условіемъ, чтобы пароходъ былъ готовъ къ выходу въ море не позднѣе 1 марта 1880 г. Для наблюденія за своевременнымъ и точнымъ исполненіемъ работъ по изготовленію къ плаванію этого парохода, названнаго по желанію Августѣйшаго покровителя Общества «Владивостокомъ», былъ посланъ въ Англію назначенный командиромъ парохода капитанъ-лейтенантъ Вороновъ, опытный морякъ, много плававшій въ водахъ, для которыхъ предназначался пароходъ. Морское министерство предоставило въ распоряженіе Общества военную команду для укомплектованія «Владивостока», которую рѣшено было отправить вмѣстѣ съ офицерами въ Англію, чтобы, по пріемѣ парохода отъ строителей, привести его въ Одессу собственными средствами, такъ какъ Общество, послѣ неудачнаго опыта съ «Нижнимъ-Новгородомъ», не рѣшалось еще разъ довѣриться въ этомъ отношеніи иностранцамъ.

Послѣ весьма удачнаго пробнаго плаванія, во время котораго «Владивостокъ» далъ свыше 12 узловъ хода, онъ взялъ въ Кардифѣ полный грузъ угля и 2 марта вышелъ въ Одессу, куда прибылъ 23 марта, гдѣ началъ немедленно принимать грузъ для доставленія въ Дуэ на Сахалинъ и въ Николаевскъ на Амурѣ. Принято было

грузовъ министерства внутреннихъ дѣлъ — 22.275 п. и 10.200 п. отъ московскихъ купцовъ. 5 апрѣля «Владивостокъ» вышелъ изъ Одессы и пришелъ въ Дуэ 27 мая, а затѣмъ во Владивостокъ, гдѣ принялъ товары, доставленные крейсеромъ «Москва», и перевезъ ихъ въ Николаевскъ.

По окончаніи, зимою 1879—1880 г., перевозки войскъ между портами Чернаго моря, крейсеръ «Россія» былъ зафрахтованъ морскимъ и военнымъ вѣдомствами для перевозки изъ Кронштадта во Владивостокъ продовольственныхъ запасовъ и до 1000 человѣкъ войскъ. 27 апрѣля «Россія» пришла въ Кронштадтъ, а 20 іюня вышла по назначенію, принявъ 1.350 тоннъ грузовъ морского и военнаго вѣдомствъ, 2 миноноски въ неразобранномъ видѣ, помѣщенныя на палубѣ, 59 офицеровъ, 994 нижнихъ чиновъ и 19 частныхъ пассажировъ. По желанію Августѣйшаго покровителя Общества, Государя Наслѣдника Цесаревича, пароходъ «Россія» долженъ былъ зайти на Гапсальскій рейдъ, куда онъ прибылъ 21 іюня. Здѣсь крейсеръ удостоился посѣщенія Его Высочества съ Августѣйшею супругою и дѣтьми, при чемъ Ихъ Высочества подробно осматривали всѣ помѣщенія парохода и пожелали ему счастливаго плаванія.

Не заходя ни въ одинъ изъ европейскихъ портовъ послѣ Гапсаля, крейсеръ «Россія» пришелъ 9 іюля въ Портъ-Сандъ, совершивъ этотъ переходъ въ 18 дней, со скоростью, обратившею на себя вниманіе заграничной прессы. Весь переходъ отъ Кронштадта до Владивостока пароходъ совершилъ въ 54 дня и несмотря на чрезвычайныя жары, встрѣченныя пароходомъ въ Красномъ морѣ и доходившія до 32° Р. въ тѣни, перевозка столь большого числа людей, предпринятая при томъ впервые, совершена была вполнѣ благополучно: процентъ боль-

ныхъ колебался отъ 5 до 7. Для предупрежденія заболѣваній были приняты всѣ возможныя гигіеническія мѣры и предосторожности: помѣщенія десанта ежедневно дезинфекцировались и по два раза въ день провѣтривались; въ хорошую погоду солдатамъ дозволялось спать на верхней палубѣ; всѣ они ежедневно окачивались подъ душами, къ питьевой водѣ постоянно прибавлялось красное вино и т. п.

Высадивъ во Владивостокѣ десантъ и сдавъ грузы, «Россія» 7 сентября вышла по назначенію въ китайскіе порты за чайными грузами на Лондонъ, законтрактованными по 3 фунта 2½ шил. за тоннъ. Всего въ Ханькоу, Фучау и Гонконгѣ пароходъ принялъ 2.600 тоннъ чая; въ Лондонъ пароходъ пришелъ 18 ноября послѣ 46 дневнаго перехода. На обратномъ пути въ Одессу пароходъ получилъ 1.500 тоннъ разнаго груза на Мальту и 5 января 1881 г. «Россія» вернулась въ Одессу.

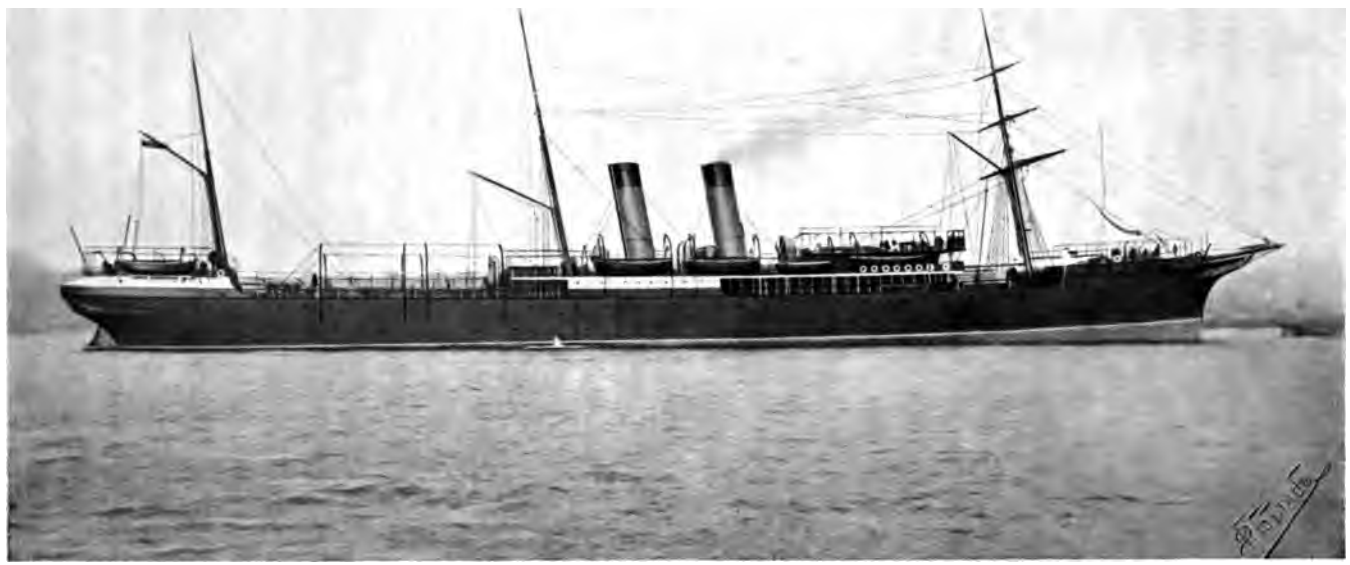
Въ теченіе 1879 г. работы по постройкѣ крейсера «Ярославль» на заводѣ общества «Forges et Chantiers de la Méditerranée», шли весьма успѣшно. 19 октября этого года крейсеръ и два другіе парохода Добровольнаго флота, «Петербургъ» и «Россія», находившіеся на верфяхъ того-же общества для приспособленія къ военнымъ цѣлямъ, удостоились посѣщенія Ихъ Высочествъ Государя Цесаревича и Государыни Цесаревны, подробно осматривавшихъ крейсера и работы на нихъ. На «Ярославлѣ» Ихъ Высочества собственноручно закрѣпили въ килѣ двѣ заклепки. Въ маѣ 1880 г. «Ярославль» былъ спущенъ на воду, а въ августѣ произведены были пріемныя испытанія парохода на пробномъ плаваніи, при чемъ ходъ оказался въ 16½ узловъ.

«Ярославль» представлялъ лучшій современный типъ крейсера, легкаго, сильнаго и быстраго. Имѣя 16½ миль

хода, «Ярославль», при своемъ сравнительно небольшомъ водоизмѣщеніи, былъ приспособленъ къ постановкѣ сильной артиллеріи и имѣлъ возможность брать, сверхъ 320 тоннъ угля въ ямахъ, еще до 1000 тоннъ угля въ трюмы, т. е. всего на 32 дня полнаго хода. Крейсеръ былъ расчитанъ для постановки слѣдующей артиллеріи: шести 6-ти дюймовыхъ орудій на бортовыхъ выступахъ, 8-ми дюймоваго орудія на кормѣ, 6-ти-дюймоваго въ носовой части и восьми малыхъ орудій и митральезъ по бортамъ. Кромѣ полнаго комплекта команды, крейсеръ могъ помѣщать до 1.000 человѣкъ десанта при непродолжительныхъ переходахъ. Въ то время судовъ подобнаго типа насчитывалось не болѣе четырехъ въ англійскомъ и французскомъ флотахъ, вмѣстѣ взятыхъ.

Ко времени сдачи крейсера, въ Марсель прибыли изъ Петербурга назначенные на него офицеры и команда, и 10 сентября «Ярославль», поднявъ коммерческій флагъ, подъ командою капитана 1 ранга Валицкаго, вышелъ изъ Марсели съ полнымъ грузомъ угля для судовъ Добровольнаго флота. Внѣшній видъ крейсера, въ особенности бортовые выступы его, настолько приближали его къ судамъ военнаго флота, что онъ былъ задержанъ въ Дарданеллахъ турецкими властями, не хотѣвшими признать «Ярославль» коммерческимъ пароходомъ. Только рѣшительный образъ дѣйствія командира, заявившаго, что если черезъ сутки не будетъ получено фирмана онъ уйдетъ и безъ разрѣшенія, и энергичное вмѣшательство посла нашего въ Константинополѣ, г. Новикова, побудили Порту поспѣшить удовлетвореніемъ нашихъ требованій и выдать фирманъ.

7 октября «Ярославль» удостоился чести перевезти изъ Севастополя въ Ялту Государя Наслѣдника Цесаревича, Государыню Цесаревну и ихъ Августѣйшихъ дѣтей.



Пароходъ «Саратовъ».

Во время этого плаванія Ихъ Высочества осматривали крейсеръ до мельчайшихъ подробностей, начиная съ верхней палубы и кончая кочегарнымъ отдѣленіемъ, при чемъ Ея Высочеству угодно было испытать собственноручно дѣйствіе штурвала посредствомъ парового привода.

По возвращеніи въ Одессу, «Ярославль» принялъ участіе въ перевозкѣ нижнихъ чиновъ запаса и новобранцевъ между портами Чернаго моря, по контракту съ военнымъ вѣдомствомъ.

Заказъ и самая постройка парохода «Ярославль» были сдѣланы въ то время, когда еще никто не могъ предвидѣть настоящей дѣятельности Добровольнаго флота, когда въ этомъ флотѣ видѣли только подмогу военному и почти игнорировалась коммерческая его дѣятельность, и потому единственное желаніе лицъ, близко стоявшихъ къ дѣлу Добровольнаго флота, было — имѣть пароходъ совершеннаго крейсерскаго типа, пригодный исключительно для военныхъ цѣлей.

Крейсеръ «Ярославль» вполнѣ отвѣчалъ тѣмъ условіямъ, которыя были поставлены при его заказѣ; онъ далеко оставилъ за собою большинство современныхъ ему судовъ, а по скорости хода почти не имѣлъ соперниковъ. Съ образованіемъ-же Общества Добровольнаго флота, когда задача этого флота въ мирное время опредѣлилась совершенно точно, — служить цѣлямъ отечественной торговли, занимая пароходы перевозкою грузовъ, — суда Общества, исполняя эту задачу, должны были существовать исключительно своими заработками, такъ какъ Общество не пользовалось никакими правительственными субсидіями, и пароходъ «Ярославль», по тому времени образцовый, такъ сказать идеальный военный крейсеръ, скоро оказался тяжелымъ бременемъ на бюджетѣ Общества, существуя на счетъ заработковъ другихъ

пароходовъ. Такъ, за перевозку войскъ въ Черномъ морѣ съ декабря 1880 г. по іюль 1881 г. «Ярославль» выручилъ 48.000 рублей, расходы-же по его эксплоатаціи составили 99.000 руб., — другими словами, — «Ярославль» работалъ въ убытокъ на сумму до 51.000 руб.

Причина убыточности парохода «Ярославль» явствуетъ сама по себѣ. Какъ совершенный типъ военнаго крейсера, «Ярославль» имѣлъ большую машину, отнимавшую много мѣста отъ грузовыхъ трюмовъ, часть которыхъ, кромѣ того, должна была загружаться углемъ, такъ какъ угольныя ямы крейсера могли вмѣстить угля только на восемь дней хода. Эти обстоятельства не давали возможности эксплоатировать крейсеръ какъ коммерческое судно, т. е. заниматься дѣломъ, для котораго онъ не предназначался, но которымъ ему все-таки пришлось заняться въ силу обстоятельствъ. Та случайная работа, которою крейсеръ былъ занятъ, скоро прекратилась и содержаніе «Ярославля» легло всецѣло на заработокъ другихъ пароходовъ, такъ какъ достать ему сколько-нибудь неубыточную работу не представлялось возможности.

Для сокращенія расходовъ по содержанію «Ярославля», Главное Правленіе нашлось вынужденнымъ расформировать его экипажъ, оставивъ для надзора одного офицера и нѣсколько нижнихъ чиновъ для караула, и установить крейсеръ въ Севастополѣ на швартовахъ. Но стоянка безъ дѣла не могла рано или поздно не отозваться вредно на самомъ суднѣ, которымъ могъ-бы гордиться любой европейскій флотъ. Въ то время морское министерство приступало къ постройкѣ быстроходныхъ крейсеровъ и оно воспользовалось случаемъ пріобрѣсти для Чернаго моря вполнѣ готовый уже крейсеръ, и съ Высочайшаго соизволенія согласилось купить отъ Обще-

ства «Ярославль» за 1.012.000 руб., т. е. за ту сумму, какая составляла дѣйствительную стоимость крейсера въ день выхода его въ море изъ Марселя. Передача «Ярославля» въ казну состоялась въ мартѣ 1882 г.; онъ былъ переименованъ въ крейсеръ 1 ранга «Память Меркурія» и съ того времени до настоящихъ дней съ честью носитъ георгіевскій флагъ въ составѣ черноморскаго флота.

Имѣя въ своемъ распоряженіи пять большихъ океанскихъ пароходовъ и одинъ меньшаго размѣра, предназначенныхъ для дальнихъ плаваній, Главное Правленіе должно было, для выгодной ихъ эксплоатаціи, озаботиться устройствомъ своихъ агентствъ въ тѣхъ пунктахъ, гдѣ сосредоточивалась главная дѣятельность по снабженію пароходовъ и по грузовымъ операціямъ, а также въ попутныхъ портахъ по линіи движенія пароходовъ, которая къ тому времени уже ясно обозначилась, т. е. въ Индійскомъ и Тихомъ океанахъ.

Въ Одессѣ уже существовало агентство, учрежденное въ первые-же дни начала работы пароходовъ Добровольнаго флота по перевозкѣ войскъ съ театра бывшихъ военныхъ дѣйствій. Агентомъ Общества, послѣ отозванія изъ Одессы капитанъ-лейтенанта Вахтина, назначеннаго на должность инспектора Общества, состоялъ капитанъ-лейтенантъ Акимовъ. Тутъ дѣло было до нѣкоторой степени уже налажено: установились нужныя связи, персоналъ агентства, хотя и очень малочисленный и обремененный работой, освоился съ дѣломъ, и затрудненія, встрѣчавшіяся на первыхъ порахъ по пріему и отпуску пароходовъ, мало по малу устранялись. Большимъ неудобствомъ являлось неимѣніе собственныхъ складовъ, вблизи мѣста стоянки пароходовъ для храненія выгружаемыхъ или подвозимыхъ къ пароходамъ грузовъ, почему Главное Правленіе вошло въ сношеніе съ мини-

стерствомъ внутреннихъ дѣлъ объ уступкѣ Обществу участка земли на карантинномъ молѣ, для устройства пакгаузовъ, а со временемъ и мастерскихъ для мелкихъ ремонтныхъ работъ для надобности своихъ пароходовъ.

Другимъ пунктомъ усиленной дѣятельности пароходовъ Добровольнаго флота былъ Владивостокъ. Необходимость учрежденія въ этомъ портѣ агентства вызвана была самимъ ходомъ дѣла и обнаружилась уже при первомъ-же приходѣ туда крейсера «Н.-Новгородъ». Отсутствіе всякихъ разгрузочныхъ средствъ въ этомъ портѣ, несмотря на полное содѣйствіе со стороны мѣстнаго военно-морского начальства, можно сказать, отсутствіе тамъ коммерческаго порта, обставляло разгрузку пароходовъ Общества такими затрудненіями, устранить которыя въ будущемъ возможно было лишь при условіи учрежденія тамъ самостоятельнаго агентства съ полнымъ оборудованіемъ и отдѣльнымъ хозяйствомъ. Кромѣ того, необходимо было и постоянное наблюденіе на мѣстѣ за непрерывной и выгодной эксплоатаціей парохода «Владивостокъ», купленнаго спеціально для тѣхъ мѣстъ, и за своевременнымъ транзитомъ привозимыхъ изъ Россіи грузовъ по назначенію въ Николаевскъ на Амурѣ. Агентомъ Общества во Владивостокѣ былъ назначенъ почетный гражданинъ Есиповъ, котораго рекомендовали Правленію нѣсколько московскихъ торговыхъ фирмъ, какъ человѣка вполнѣ благонадежнаго и хорошо знакомаго съ мѣстными условіями торговли и жизни. Трудность дѣла и отдаленность мѣста службы вынудили назначеніе г. Есипову весьма крупнаго по средствамъ Общества вознагражденія въ размѣрѣ 15.000 р. въ годъ, которое оправдывалось, кромѣ того, и тѣмъ обстоятельствомъ, что Общество не имѣло выбора, такъ какъ желающихъ занять должность агента во Владивостокѣ лицъ,

сколько-нибудь подготовленныхъ и опытныхъ, не являлось. Въ апрѣлѣ 1880 г. г. Есиповъ прибылъ на пароходѣ «Москва» во Владивостокъ и открылъ тамъ агентство настолько успѣшно, что уже весною того-же года «Н.-Новгородъ» и «Владивостокъ» могли, безъ потери времени, производить свои грузовыя операціи и сношенія съ берегомъ. Привезенные «Москвою» для переотправки въ Николаевскъ грузы были помѣщены, съ разрѣшенія портоваго начальства, въ казенныхъ магазинахъ за неимѣніемъ во Владивостокѣ какихъ-либо сдаваемыхъ въ наемъ частныхъ складовъ; но и такимъ разрѣшеніемъ можно было воспользоваться только въ теченіе навигаціи того года, и для того, что-бы не оставлять товары и грузы безъ всякаго прикрытія, г. Есиповъ тотчасъ-же занялся пріисканіемъ мѣста для постройки агентскихъ пакгаузовъ. Выбранное мѣсто въ бухтѣ Діомидъ оказалось весьма удачнымъ, такъ какъ пароходы могли подходить тамъ къ самому берегу. Намѣченный участокъ земли былъ заарендованъ Обществомъ у города срокомъ на 60 лѣтъ, и на немъ построены два деревянныхъ пакгауза.

Агентами Общества въ иностранныхъ портахъ на линіи Одесса-Владивостокъ были назначены преимущественно наши консулы, представители русскихъ торговыхъ домовъ и вообще лица, уже оказавшія Обществу услуги и хорошо зарекомендовавшія себя командирамъ добровольцевъ, совершившихъ первые рейсы на Дальній Востокъ. Въ Константинополѣ агентомъ былъ назначенъ г. Б. Юговичъ (сынъ нашего мѣстнаго консула и капитана надъ портомъ), услугами котораго пароходы Добровольнаго флота пользовались уже при первомъ проходѣ ихъ черезъ проливы; въ Портъ-Саидѣ—мѣстный консулъ и банкиръ г. Броннъ, въ Коломбо—крупный экспортный

домъ «Братья Фолькартъ», въ Сингапурѣ — торговая и преимущественно экспортная фирма «Borneo C°», въ Нагасаки — г. Ределингъ, а съ 1882 г. торговый домъ «Холмъ, Рингеръ и К°», въ Шанхаѣ — нашъ мѣстный консулъ г. Редингъ, а нѣсколько позднѣе — торговый домъ «Adamson, Bell & C°», въ Гонконгѣ — г. Рейнерсъ, въ Фучау — торговый домъ «Пятковъ, Молчановъ и К°» и въ Ханькоу — г. Пономаревъ. Въ Лондонѣ агентомъ Общества былъ назначенъ мѣстный агентъ морского министерства, кап.-лейт. В. М. Линденъ*) и, наконецъ, въ Москвѣ агентомъ Общества состоялъ торговый домъ «Братья Зензиновы», первый по времени кліентъ Добровольнаго флота.

По истеченіи года, когда кругъ дѣятельности агентства во Владивостокѣ вполнѣ выяснился, оказалось, что дальнѣйшее веденіе дѣла не можетъ представлять такого-же труда въ будущемъ и что опредѣлившійся размѣръ предстоявшихъ пароходу «Владивостокъ» заработковъ не въ состояніи оправдать того значительнаго расхода, какой назначенъ былъ первоначально на содержаніе мѣстной администраціи. Г. Есиповъ не могъ согласиться на предложенное Главнымъ Правленіемъ сокращеніе его содержанія, и, кромѣ того, отозванный своими личными дѣлами, отъ должности агента отказался, и на смѣну ему весною 1881 г. прибылъ во Владивостокъ кап.-лейт. Акимовъ, бывшій до того агентомъ въ Одессѣ и изъявившій согласіе перемѣнить мѣсто своей службы. На мѣсто г. Акимова агентомъ въ Одессу былъ назначенъ мичманъ Микулинъ, зарекомендовавшій себя хорошо знакомымъ съ хозяйственнымъ судовымъ управленіемъ по прежней должности его ревизора на пароходѣ «Россія».

*) Нынѣ инспекторъ Добровольнаго флота.

Одновременно съ заботами по установленію и развитію чисто коммерческой своей дѣятельности, Главное Правленіе занялось работами по внутренней организаціи своего дѣла. На очереди стоялъ вопросъ о порядкѣ и способѣ комплектованія пароходовъ Добровольнаго флота судовыми командами.

Успѣшное разрѣшеніе общаго вопроса о комплектованіи судовъ командами находится въ прямой зависимости отъ степени развитія торговаго мореплаванія страны и потому понятно, что у насъ въ Россіи, вслѣдствіе ничтожности въ то время торговаго флота, вопросъ этотъ принадлежалъ къ числу наиболѣе трудно разрѣшимыхъ. Морское министерство, для обезпеченія хорошаго состава своихъ командъ, должно было прибѣгнуть къ образованію спеціальныхъ призывныхъ участковъ, въ которыхъ общественная и промышленная жизнь населенія, обусловливаемая географическими условіями края, сдѣлала человѣка болѣе способнымъ къ перенесенію трудностей морской службы. Но большая часть населенія и этихъ участковъ, до поступленія на морскую службу, никогда не видала моря, и потому комплектованіе судовъ въ особенности торговаго флота представляло большія затрудненія, что было предусмотрѣно и до нѣкоторой степени устранено закономъ, допускавшимъ отпускъ чиновъ флота, состоящихъ на дѣйствительной службѣ, для службы на коммерческія суда купцовъ 1 и 2 гильдіи, съ сохраненіемъ имъ льготъ дѣйствительной службы, а офицерскимъ чинамъ и половиннаго содержанія отъ казны.

При созданіи Добровольнаго флота вопросъ о комплектованіи его судовъ очевидно долженъ былъ также занять одно изъ первыхъ мѣстъ. Съ вопросомъ этимъ бывшій Комитетъ по устройству Добровольнаго флота встрѣтился въ первые-же дни своего существованія, но,

благодаря сочувствію къ дѣлу управляющаго морскимъ министерствомъ генералъ-адъютанта Лесовскаго, Комитетъ не испыталъ грозившихъ ему усложненій въ возложенной на него трудной задачѣ. Въ іюлѣ 1878 г. адмиралъ Лесовскій, въ виду спѣшнаго отправленія пароходовъ «Россія», «Москва» и «Петербургъ» изъ Кронштадта въ Черное море для перевозки войскъ и невозможности въ короткій срокъ замѣнить военныя команды вольнонаемными, испросилъ Высочайшее разрѣшеніе на оставленіе на названныхъ пароходахъ военныхъ командъ, съ производствомъ имъ довольствія, денежнаго и морскою провизіею, за счетъ морского министерства. Такимъ образомъ было назначено на каждый пароходъ по 96 человѣкъ военнаго экипажа. Одновременно съ этимъ послѣдовало Высочайшее разрѣшеніе, въ виду постоянно увеличивавшейся потребности для флота въ опытныхъ штурманахъ и механикахъ, для образованія которыхъ лучшею школою служатъ заграничныя плаванія, и для доставленія большей практики гардемаринамъ, командировать на каждый пароходъ Добровольнаго флота по одному штурману, одному механику и по четыре гардемарина, съ производствомъ имъ содержанія также отъ казны. Нѣсколько позднѣе на пароходы Добровольнаго флота были командированы, за счетъ морского министерства, военные врачи, а въ августѣ того-же года состоялось Высочайшее повелѣніе объ укомплектованіи парохода «Н.-Новгородъ» на условіяхъ, которыя были приняты для первыхъ трехъ добровольцевъ.

Испрашивая разрѣшеніе на назначеніе военныхъ командъ на суда Добровольнаго флота, ген.-ад. Лесовскій заявилъ, что мѣра эта должна имѣть характеръ временный и что команды эти должны быть постепенно замѣнены вольнонаемными. Хотя срока такой замѣны ука-

Музыкальный салонъ парохода «Петербургъ II».

зано не было, но онъ не могъ быть продолжителенъ, такъ какъ содержаніе этихъ командъ было отнесено на сверхсмѣтный срочный кредитъ министерства по случаю расходовъ, вызванныхъ войною.

За все время существованія Комитета по устройству Добровольнаго флота, морское министерство не возбуждало вопроса о замѣнѣ военныхъ командъ вольнонаемною, но въ одномъ изъ первыхъ засѣданій Главнаго Правленія Общества членъ Правленія отъ морского министерства заявилъ о своевременности озаботиться замѣною военной команды пароходовъ вольнонаемною, такъ какъ кредитъ, на который отнесенъ расходъ по содержанію командъ, изсякъ и министерство не имѣетъ возможности продолжать содержать свои команды на судахъ Добровольнаго флота. Вмѣстѣ съ тѣмъ было заявлено и о необходимости для морского министерства снять съ пароходовъ назначенныхъ на нихъ отъ министерства штурмановъ, механиковъ, врачей и гардемариновъ.

Хотя морское министерство затруднялось долѣе обременять государственное казначейство расходами, которые временно покрывались изъ экстраординарныхъ рессурсовъ, тѣмъ не менѣе, принимая во вниманіе, что предполагаемая мѣра могла-бы поставить вновь образованное Общество Добровольнаго флота въ весьма затруднительное положеніе и отчасти даже въ невозможность ее исполнить, за нахожденіемъ нѣкоторыхъ судовъ въ дальнемъ плаваніи, а также, что плаваніе офицеровъ и нижнихъ чиновъ на судахъ Добровольнаго флота безспорно служитъ для нихъ хорошею морскою школою, министерство признало возможнымъ наличный составъ офицеровъ и нижнихъ чиновъ оставить по прежнему въ распоряженіи Общества Добровольнаго флота, но лишь

до 1880 года, когда команды эти должны были быть замѣнены вольнонаемными.

Тѣмъ не менѣе и въ 1880 году военныя команды не были сняты съ пароходовъ Добровольнаго флота, за совершенною невозможностью замѣнить ихъ вольнаемными, но онѣ перешли на полное иждивеніе Добровольнаго флота и лишь съ 1881 г. началась постепенная замѣна ихъ вольнонаемною командою, продолжавшаяся до конца 1883 г., когда на пароходахъ Добровольнаго флота не осталось уже ни одного военнаго нижняго чина.

Одновременно съ вопросомъ о комплектованіи своихъ судовъ командами, Главное Правленіе, преслѣдуя цѣль содѣйствовать развитію отечественнаго торговаго флота, открыло доступъ на свои пароходы ученикамъ мореходныхъ классовъ. Дѣло въ томъ, что учреждаемые, при содѣйствіи правительства, мореходные классы весьма мало достигали въ то время своей цѣли — подготовленія вольныхъ штурмановъ и шкиперовъ для торговаго флота, такъ какъ лишь немногіе изъ молодыхъ людей, оканчивавшихъ курсъ въ мореходныхъ классахъ, могли находить себѣ мѣста на русскихъ коммерческихъ судахъ какъ по ничтожному числу ихъ, такъ и въ особенности вслѣдствіе того, что русскіе судовладѣльцы набирали экипажи для своихъ судовъ преимущественно изъ иностранцевъ. Кромѣ того, желавшіе поступить въ мореходные классы обязаны были представлять свидѣтельства о совершенномъ ими на какомъ-либо суднѣ практическомъ плаваніи. Это послѣднее обстоятельство еще болѣе затрудняло дѣло и тормозило успѣхъ дѣятельности мореходныхъ классовъ, такъ какъ если еще была возможность подготовленному теоретически моряку найти мѣсто на одномъ изъ немногихъ русскихъ коммерческихъ судовъ, то это ста-

новилось почти невозможнымъ для юноши, по возрасту своему еще непригоднаго къ матросской работѣ и неподготовленнаго къ занятію должности помощника штурмана или шкипера. Вслѣдствіе такого положенія вещей, многіе молодые люди, желавшіе посвятить себя морской торговой профессіи, вынуждены были отказаться отъ нея въ самомъ началѣ, а другіе, на воспитаніе которыхъ правительство и общество уже затратили нѣкоторыя средства, вынуждены были бросать избранное ими поприще и искать себѣ другихъ занятій.

Этимъ-то молодымъ людямъ Общество Добровольнаго флота и дало пріютъ на своихъ пароходахъ, идя на встрѣчу благой цѣли образованія русскихъ штурмановъ и шкиперовъ, служба которыхъ въ будущемъ могла-бы быть полезною и для судовъ Добровольнаго флота*). Въ 1879 г. было принято на суда Добровольнаго флота 13 человѣкъ воспитанниковъ мореходныхъ классовъ и готовившихся поступить въ эти классы. Однако въ скоромъ времени число просьбъ отъ лицъ, завѣдывавшихъ мореходными классами, о принятіи воспитанниковъ ихъ на суда Добровольнаго флота, настолько увеличилось, что Главное Правленіе, по ограниченности средствъ Общества, не могло не только удовлетворить эти просьбы, но затруднялось даже содержаніемъ принятыхъ уже на свои суда молодыхъ людей. Въ виду этого Главное Правленіе обратилось въ 1880 г. къ министру финансовъ съ предложеніемъ — имѣть ежегодно на судахъ Добровольнаго флота по нѣсколько учениковъ мореходныхъ классовъ, съ тѣмъ,

*) И дѣйствительно, въ настоящее время не мало вакансій младшихъ помощниковъ капитановъ на пароходахъ Добровольнаго флота замѣщено бывшими учениками мореходныхъ классовъ, прошедшими практическую школу на тѣхъ-же пароходахъ, на которыхъ они нынѣ служатъ.

чтобы въ вознагражденіе издержекъ за ихъ содержаніе была отпускаема отъ казны плата въ размѣрѣ содержанія, какое производится на судахъ Добровольнаго флота матросамъ 1-й статьи. Предложеніе это было принято правительствомъ весьма охотно во вниманіе къ тому, что помѣщеніе учениковъ мореходныхъ классовъ для практическаго плаванія на судахъ, совершающихъ дальніе рейсы, существенно способствуетъ образованію опытныхъ штурмановъ и шкиперовъ для торговаго флота, и съ 1881 г. мѣра эта, съ Высочайшаго разрѣшенія, получила осуществленіе.

Внутреннія организаціонныя работы Главнаго Правленія сводились къ установленію устава для служащихъ на пароходахъ Общества, инструкцій для агентовъ, штата личнаго состава пароходныхъ командъ и положенія о денежномъ и пищевомъ довольствіи этихъ командъ.

Первоначально содержаніе офицерскимъ чинамъ было назначено по сравненію съ содержаніемъ, положеннымъ для офицеровъ, служащихъ на военныхъ судахъ перваго ранга, но съ переходомъ пароходовъ Добровольнаго флота къ коммерческой дѣятельности было признано возможнымъ нѣсколько сократить штатное содержаніе офицеровъ, въ виду предстоявшаго увеличенія заработка пароходовъ, съ котораго офицерамъ полагалось извѣстное процентное вознагражденіе. Такимъ образомъ былъ установленъ штатъ, по которому содержаніе пароходныхъ офицеровъ было опредѣлено въ слѣдующемъ размѣрѣ:

капитану парохода . . .	500 р.	въ мѣсяцъ.
1-му помощнику его . .	350	»
2-му » . .	200	»
3-му » . .	170	»
4-му » . .	140	»

старшему механику. . .	350 р.	въ мѣсяцъ.
1-му помощнику. . . .	200	»
2-му »	170	»
3-му »	140	»

Содержаніе капитану парохода «Владивостокъ» было опредѣлено въ 5.000 р. въ годъ. При дальнихъ плаваніяхъ дозволялось имѣть 5-го помощника капитана съ содержаніемъ въ 140 р. въ мѣсяцъ; офицеру, исполняющему должность ревизора, полагалось добавочное вознагражденіе по 500 р. въ годъ*).

Процентное вознагражденіе было сохранено въ прежнемъ размѣрѣ, а именно: капитану 1% съ полной суммы заработаннаго пароходомъ фрахта, старшему помощнику капитана и старшему механику по ½%, а остальнымъ помощникамъ капитана по ⅙% каждому.

Въ заграничномъ плаваніи все содержаніе производилось по установленному въ то время въ морскомъ министерствѣ постоянному курсу по расчету 1 р. 60 к. за металлическій рубль. Столомъ офицеры пользовались за счетъ Общества отъ устроенной на каждомъ пароходѣ ресторaторской части.

Какъ уже было сказано, пароходныя команды состояли сначала на полномъ содержаніи морского министерства, а съ 1880 г. перешли на иждивеніе Добровольнаго флота, при чемъ имъ было сохранено то самое содержаніе, которое полагалось имъ по штатамъ военнаго флота, но усиленное добавочнымъ отпускомъ по 500 р. въ мѣсяцъ на каждый пароходъ во время дальняго плаванія и по 400 р. во время плаванія въ Черномъ морѣ.

*) Въ концѣ 1881 г. содержаніе капитановъ было уменьшено до 4.800 р. въ годъ (капитана пар. «Владивостокъ» — до 4.200 р.), но это уменьшенное содержаніе производилось лишь вновь назначаемымъ капитанамъ, а состоявшимъ въ этомъ званіи ранѣе были сохранены прежніе оклады.

Послѣ-же замѣны военныхъ командъ вольнонаемными, содержаніе нижнихъ чиновъ было опредѣлено въ размѣрѣ отъ 10 р. въ мѣсяцъ (угольщику) до 35 руб. (боцману). На продовольствіе команды отпускалось сначала по 25 к. на человѣка въ день во внутреннемъ плаваніи и по 37½ к. въ заграничномъ, а затѣмъ, въ видахъ улучшенія пищевого довольствія командъ и повышенія стоимости продуктовъ, было положено по 30 к. на человѣка въ день во внутреннемъ плаваніи, по 37½ к. при заграничномъ плаваніи по сю сторону Суэцкаго канала и по 42½ к. при дальнемъ плаваніи.

Нормальный комплектъ команды былъ опредѣленъ въ 59 человѣкъ на каждомъ пароходѣ при внутреннемъ и ближнемъ плаваніяхъ и по 70 человѣкъ при дальнихъ плаваніяхъ (увеличивалось только число кочегаровъ), при чемъ, для облегченія команды во время слѣдованія на пути между Суэцомъ и Сингапуромъ, разрѣшалось принимать отъ 12 до 16 человѣкъ кочегаровъ и угольщиковъ изъ мѣстныхъ жителей.

Одинъ изъ крупныхъ расходовъ Добровольнаго флота въ первое время его существованія вызывался страхованіемъ его судовъ. При незначительномъ числѣ пароходовъ, съ которыми Добровольный флотъ началъ свою дѣятельность, и при тогдашнихъ условіяхъ этой дѣятельности, онъ вынужденъ былъ страховать свои суда въ полной ихъ стоимости, что ложилось тяжелымъ бременемъ на его бюджетъ. Поэтому Правленіе Общества, въ виду предстоявшаго увеличенія своего флота двумя новыми пароходами, признало возможнымъ, по примѣру другихъ пароходныхъ обществъ, измѣнить условія страхованія въ томъ направленіи, чтобы нѣкоторую часть стоимости пароходовъ оставлять на собственномъ рискѣ Общества, съ образованіемъ для сего особаго страхового

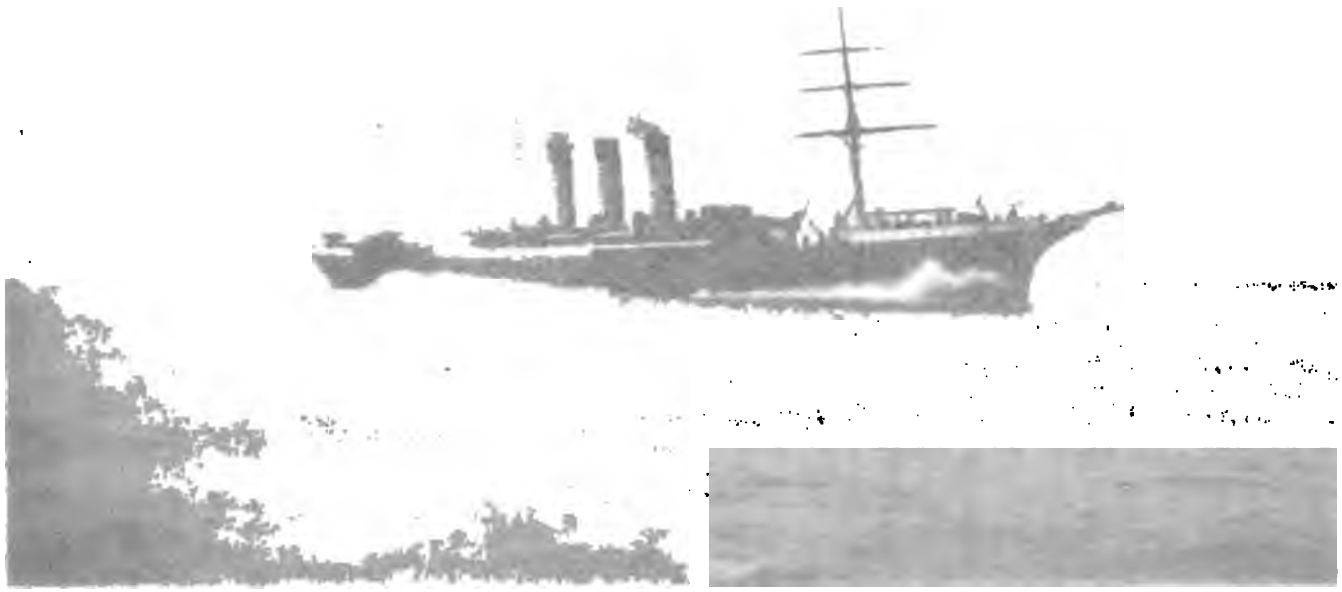
капитала путемъ отчисленія изъ доходовъ извѣстнаго процента со стоимости судовъ. По соглашенію съ страховымъ обществомъ «Русскій Ллойдъ», этому обществу было передано на страхъ $^3/_5$ части полной стоимости судовъ, которая къ тому времени опредѣлялась въ суммѣ 2.020.000 рублей, оставивъ $^2/_3$ на собственномъ страхѣ. Но и при такой комбинаціи, благодаря высокому въ то время проценту страховой преміи, доходившему до 7% и выше, Обществу приходилось уплачивать преміи за свои четыре парохода свыше 85.000 руб. въ годъ; но отъ расхода по уплатѣ страховой преміи Добровольный флотъ могъ освободиться лишь въ 1885 г., когда численный составъ флота настолько увеличился, что позволилъ оставлять весь рискъ на собственномъ страхѣ.

При открытіи перваго рейса на Дальній Востокъ въ 1880 году пароходомъ «Москва», плата за провозъ товаровъ изъ Одессы была назначена: до Владивостока—70 к., до поста Дуэ—75 к. и до Николаевска на Амурѣ—1 р. 5 к. съ пуда или ведра, и эти ставки легли въ основаніе установленнаго тогда тарифа, оставшагося въ силѣ въ теченіе нѣсколькихъ послѣдующихъ лѣтъ.

Годичный опытъ показалъ однако Обществу, что достиженіе преслѣдуемыхъ имъ цѣлей—открыть доступъ произведеніямъ русской промышленности на азіатскіе рынки и привлечь русскихъ купцовъ къ перевозкѣ своихъ товаровъ на отечественныхъ судахъ, не зависитъ только отъ установленія дешевыхъ грузовыхъ тарифовъ для морской перевозки, но стоитъ также въ тѣсной зависимости отъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ. Дѣйствительно, привозимые на судахъ Добровольнаго флота иностранные товары лишь въ видѣ исключенія поступаютъ въ обращеніе на мѣстѣ доставки, а сбываются преимущественно на внутреннихъ рынкахъ и, главнымъ

образомъ, въ Москвѣ. Точно также вывозимыя изъ Россіи произведенія промышленности доставляются въ отходные порты изъ центральныхъ губерній, опять-таки преимущественно изъ московскаго раіона. Поэтому высокій провозный тарифъ отъ Москвы до черноморскихъ портовъ и обратно неминуемо ведетъ къ исключенію съ этого пути многихъ товаровъ, какъ экспортныхъ, такъ и импортныхъ. Обстоятельство это отчасти уже было оцѣнено по достоинству желѣзнодорожными обществами, которыя понизили свои тарифы для товаровъ, направляющихся отъ Чернаго моря въ Москву, сохранивъ для обратнаго направленія обыкновенный и весьма высокій тарифъ. Такое ограниченіе объяснялось тѣмъ, что наши промышленные центры посылали свои произведенія заграницу черезъ балтійскіе порты или западную Европу. Съ открытіемъ-же рейсовъ пароходовъ Добровольнаго флота изъ Чернаго моря, положеніе дѣла измѣнилось и надобность въ пониженіи тарифа для товаровъ, направляемыхъ изъ Москвы, представлялась болѣе даже настоятельною, чѣмъ надобность въ такомъ-же тарифѣ для привозныхъ товаровъ.

При дѣйствовавшемъ въ то время провозномъ тарифѣ отъ Москвы до Одессы, за разстояніе въ 1.548 верстъ, провозная плата съ товаровъ 1-го разряда была установлена въ 1 р. 17 к., а отъ Москвы до Гамбурга за 2.500 верстъ (въ томъ числѣ 1.592 версты по русскимъ желѣзнымъ путямъ) она составляла 90 к. съ пуда, вслѣдствіе чего товары отвлекались на Гамбургъ, откуда они шли дальше на иностранныхъ судахъ въ явный ущербъ отечественному мореходству и капиталамъ. Въ виду такихъ обстоятельствъ, Главное Правленіе обратилось къ подлежащимъ желѣзнодорожнымъ правленіямъ съ предложеніемъ примѣнить къ товарамъ, отправляемымъ изъ



Пароходъ «Херсонъ».

Въ этомъ послѣднемъ случаѣ пассажирамъ 3 класса предоставлялось или входить въ соглашеніе съ пароходнымъ ресторaторомъ, или получать продовольствіе отъ командной артели съ платою по $42^1/_2$ к. метал. въ день.

Для руководства личнаго состава судовыхъ командъ при несеніи ими службы на пароходахъ Добровольнаго флота, былъ разработанъ Главнымъ Правленіемъ и изданъ особый уставъ съ подробнымъ указаніемъ правъ, обязанностей и отвѣтственности каждаго должностного на пароходѣ лица, какъ во время плаванія, такъ и при стоянкахъ въ портахъ.

Для служащихъ на пароходахъ, не имѣющихъ права ношенія военной формы, было проектировано особое обмундированіе, форма котораго удостоилась Высочайшаго утвержденія въ 1881 г. Въ томъ же году пароходамъ Добровольнаго флота былъ присвоенъ Высочайше утвержденный особый флагъ: трехцвѣтный національный съ изображеніемъ на бѣломъ двойной ширины полотнищѣ государственнаго орла.

По восшествіи на престолъ въ Бозѣ почивающаго Государя Императора Александра III, Его Величеству благоугодно было милостиво сохранить за собою покровительство надъ созданнымъ его попеченіемъ Добровольнымъ флотомъ.

Въ 1881 г. пароходами Добровольнаго флота было совершено на Дальній Востокъ то-же число рейсовъ, что и въ 1880 г., и кромѣ того два изъ его крейсеровъ, «Москва» и «Петербургъ», и пароходъ «Владивостокъ» имѣли случай поступить въ распоряженіе правительства для выполненія другой части задачи Добровольнаго флота — службы въ военное время.

Уже въ 1880 году отношенія наши съ Китаемъ настолько обострились, что разрывъ, со всѣми его послѣдствіями, представлялся весьма вѣроятнымъ въ ближайшемъ будущемъ. Эскадра нашихъ военныхъ судовъ въ Тихомъ океанѣ была усилена и въ командованіе ею вступилъ ген.-ад. Лесовскій. Когда въ октябрѣ 1880 г. пароходъ «Москва» прибылъ во Владивостокъ, послѣдовало Высочайшее повелѣніе о вооруженіи его и подъемѣ на немъ военнаго флага. Тотчасъ-же начались работы по приведенію крейсера въ боевой видъ. Орудія, которыя «Москва» (какъ и остальные пароходы Добровольнаго флота) возила въ своихъ трюмахъ, были поставлены по своимъ мѣстамъ и въ теченіе двухъ дней крейсеръ вооружился четырьмя нарѣзными 6-ти дюймовыми орудіями, четырьмя 9-ти фунтовыми и двумя скорострѣльными орудіями. Составъ команды былъ дополненъ 152 нижними чинами сибирскаго экипажа и 6 офицерами. «Москва» приняла грузъ боевыхъ и продовольственныхъ запасовъ для эскадры адмирала Лесовскаго и 14 ноября, поднявъ военный флагъ, поступила, въ качествѣ военнаго крейсера, въ полное распоряженіе морского министерства.

Всѣ находившіеся въ то время на лицо во Владивостокѣ высшіе военно-морскіе чины осматривали крейсеръ во всѣхъ подробностяхъ и отозвались съ большою похвалою объ отличномъ состояніи крейсера и его команды. Съ ноября 1880 г. по середину іюля 1881 г. «Москва» состояла, въ качествѣ крейсера, въ составѣ эскадры адмирала Лесовскаго, къ которой присоединились также и пароходы «Петербургъ и «Владивостокъ» для транспортной и госпитальной службы. Какъ извѣстно, до вооруженнаго столкновенія дѣло тогда не дошло, и 15 января 1881 г. «Владивостокъ», а 15 марта «Петербургъ» были возвра-

щены Добровольному флоту; «Москва» спустила военный флагъ и вернулась къ своимъ мирнымъ занятіямъ 22 іюля того-же года. Принявъ казенные грузы и 600 человѣкъ безсрочно-отпускныхъ нижнихъ чиновъ военныхъ командъ Приморской области, «Москва» доставила ихъ въ Одессу, откуда въ августѣ пошла въ Марсель, для постановки тамъ на заводѣ «Forges et Chantiers» новыхъ заказанныхъ для нея котловъ.

«Петербургъ» былъ зафрахтованъ московскими и сибирскими купцами подъ первосборный чай и потому, по освобожденіи его отъ службы въ эскадрѣ адмирала Лесовскаго, онъ пошелъ въ Ханькоу, гдѣ принялъ 2.440 тоннъ чая. По приходѣ въ Одессу въ началѣ іюля, «Петербургъ» сталъ готовиться для новаго рейса на Востокъ, съ грузомъ тюремнаго вѣдомства для Сахалина и частныхъ лицъ для попутныхъ портовъ и Владивостока. 23 августа «Петербургъ» вышелъ изъ Одессы и послѣ 44-хъ дневнаго благополучнаго плаванія пришелъ во Владивостокъ, откуда въ серединѣ октября вышелъ въ обратный рейсъ съ партіей безсрочно-отпускныхъ нижнихъ чиновъ, 85 пассажирами и небольшимъ грузомъ въ 400 тоннъ чая, полученнымъ въ Шанхаѣ. Въ концѣ декабря пароходъ благополучно прибылъ въ Одессу.

Пароходъ «Н.-Новгородъ», послѣ обычной зимней работы по перевозкѣ войскъ между портами Чернаго моря, началъ готовиться къ третьему рейсу съ ссыльно-каторжными на Сахалинъ. Принявъ 476 человѣкъ арестантовъ и до 50.000 пудовъ казенныхъ и частныхъ грузовъ, «Н.-Новгородъ» вышелъ изъ Одессы 20 апрѣля и черезъ 43 дня прибылъ во Владивостокъ. Плаваніе это было совершено опять съ полнымъ успѣхомъ. Поведеніе арестантовъ за весь переходъ было безупречно, здоровье ихъ также было вполнѣ удовлетворительное,

и среднее число больныхъ не превышало 3 человѣкъ въ день и 7 человѣкъ ослабленныхъ отъ жары и качки, при чемъ замѣчалось, что уроженцы Кавказа особенно трудно переносятъ плаваніе.

Изъ Владивостока «Н.-Новгородъ» отправился въ обратный рейсъ съ заходомъ въ Маниллу, гдѣ онъ получилъ около 1.500 тоннъ сахара и пеньки для Англіи, а попутно въ Сингапурѣ онъ взялъ 59 человѣкъ магометанскихъ паломниковъ для доставленія въ Суэцъ.

Пароходъ «Владивостокъ» съ ноября 1880 г. по январь 1881 г. также находился въ распоряженіи морского министерства для надобностей отряда судовъ въ Тихомъ океанѣ въ качествѣ плавучаго госпиталя, а затѣмъ былъ вызванъ въ Одессу, такъ какъ для него имѣлся полный грузъ отъ московскаго торговаго дома братьевъ Зензиновыхъ для Николаевска на Амурѣ. Принявъ въ Одессѣ до 43.000 пудовъ разнаго груза, «Владивостокъ» вышелъ 15 апрѣля и въ началѣ іюня прибылъ во Владивостокъ. Осенніе и зимніе мѣсяцы «Владивостокъ» провелъ въ перевозкѣ грузовъ между японскими и китайскими портами.

Въ 1882 году пароходъ «Россія», послѣ зимней перевозки войскъ въ Черномъ морѣ, совершилъ рейсъ во Владивостокъ съ разнымъ грузомъ и обратно съ 3.356 тоннами первосборнаго чая изъ Ханькоу, сдавъ который въ Одессѣ, «Россія» съ полнымъ грузомъ зерна отправилась въ Марсель для перемѣны котловъ.

«Петербургъ» совершилъ также одинъ рейсъ на Востокъ, при чемъ обратное его плаваніе изъ Ханькоу въ Одессу съ грузомъ въ 2.750 тоннъ чая было совершено съ необычайною быстротою—въ 36 дней. По средней скорости, изъ всѣхъ чайныхъ пароходовъ, «Петербургъ» уступилъ только одному, знаменитому въ то время

чайному пароходу «Sterling Castle», спеціально построенному для этой отрасли торговли.

Четвертый рейсъ «Н.-Новгорода» съ 500 ссыльными удался не менѣе предшествовавшихъ, а обратный переходъ съ чайнымъ грузомъ изъ Ханькоу былъ совершенъ, при вполнѣ благопріятныхъ обстоятельствахъ, въ 44 дня. Черезъ двѣ недѣли по приходѣ въ Одессу «Н.-Новгородъ» вышелъ во второй свой рейсъ на Востокъ съ разнымъ грузомъ, пассажирами и 10 ходоками отъ крестьянъ черниговской губерніи, отправлявшимися въ Южно-Уссурійскій край для выбора мѣстъ водворенія своихъ соотечественниковъ, которые должны были переселиться въ 1883 г. въ эти новыя области.

Вопросъ о заселеніи Приморской области и Уссурійскаго края русскими людьми давно озабочивалъ наше правительство, а въ началѣ восьмидесятыхъ годовъ прошлаго столѣтія пріобрѣлъ еще большее значеніе, въ виду принимавшихся Китаемъ съ необычайною энергіею и послѣдовательностью мѣръ къ усиленному заселенію сопредѣльныхъ съ нашею границею сѣверныхъ своихъ окраинъ и увеличенію тамъ своихъ военныхъ силъ, что, несомнѣнно, обезпечивало Китаю возможность быстраго перехода къ активнымъ дѣйствіямъ. Въ виду этихъ обстоятельствъ, какъ военное министерство, такъ и министерство иностранныхъ дѣлъ настаивали на необходимости усиленія колонизаціи Уссурійскаго края переселенцами изъ коренной Россіи, усматривая въ этой мѣрѣ одно изъ существеннѣйшихъ средствъ къ прочному утвержденію нашему на этой отдаленной окраинѣ. Къ успѣшному удовлетворенію этой государственной потребности не представлялось дотолѣ никакихъ средствъ въ виду совершенной невозможности осуществить массовое передвиженіе переселенцевъ сухопутнымъ слѣдованіемъ

черезъ Сибирь. Не говоря о несоразмѣрно огромныхъ затратахъ на такое переселеніе, оно сопровождалось-бы для переселенцевъ такими матеріальными лишеніями, сопряженными не только съ большою заболѣваемостью, но и огромною смертностью какъ взрослыхъ, такъ въ особенности дѣтей, что даже при самыхъ настойчивыхъ усиліяхъ и большихъ денежныхъ жертвахъ правительства нельзя было расчитывать на привлеченіе переселенцевъ къ добровольному перенесенію своихъ очаговъ на прибрежье Тихаго океана. И этотъ вопросъ, столь большого и всесторонняго значенія, разрѣшился просто, легко, когда 3-хъ-лѣтній опытъ перевозки Добровольнымъ флотомъ на Востокъ большихъ партій войскъ и ссыльныхъ показалъ, съ какимъ удобствомъ и при какихъ сравнительно небольшихъ затратахъ можно будетъ осуществить эту важную въ политическомъ и экономическомъ отношеніи мѣру.

Въ февралѣ 1883 г. Главнымъ Правленіемъ былъ заключенъ съ министерствомъ внутреннихъ дѣлъ контрактъ на перевозку въ томъ году изъ Одессы во Владивостокъ не менѣе 1000 взрослыхъ переселенцевъ (не считая дѣтей) съ принадлежащимъ имъ имуществомъ. Желая, съ своей стороны, оказать всевозможное содѣйствіе начинанію правительства въ дѣлѣ заселенія нашихъ восточныхъ окраинъ морскимъ путемъ, Добровольный флотъ назначилъ такую низкую цѣну за эту перевозку, которая не оставляла ему никакой выгоды. Плата была условлена за половинную тарифную стоимость, а именно по 60 руб. за взрослаго переселенца съ полнымъ продовольствіемъ, даже съ отпускомъ опредѣленнаго на каждаго человѣка количества мыла и табаку. За дѣтей отъ 4 до 10 лѣтъ плата была условлена въ 40 р., отъ 2—4 лѣтъ — 30 р. и моложе 2 лѣтъ—10 р.

Перевозка переселенцевъ, начатая въ 1883 г., производилась затѣмъ ежегодно безъ перерыва; перевозилось ихъ по нѣсколько тысячъ человѣкъ въ каждый годъ, и переселеніе это, обязанное своимъ осуществленіемъ исключительно Добровольному флоту, ожививъ нашу далекую окраину, упрочило наше политическое положеніе и военную мощь на Востокѣ и, безъ сомнѣнія, подготовило тотъ успѣхъ, который сопровождалъ наши военныя дѣйствія при недавнемъ столкновеніи съ мятежнымъ Китаемъ.

Въ началѣ февраля 1882 г. пароходъ «Москва» вернулся въ Одессу изъ Марсели, гдѣ онъ мѣнялъ котлы, и 20-го вышелъ во Владивостокъ, принявъ 740 человѣкъ новобранцевъ и 20.000 пудовъ груза. На обратномъ пути «Москва» получила полный грузъ первосборнаго чая въ Ханькоу, откуда вышла 15 мая, имѣя 18 пассажировъ, взятыхъ во Владивостокѣ. 25 мая «Москва» прибыла въ Сингапуръ, о чемъ капитанъ ея, кап.-лейт. Чириковъ, телеграфировалъ въ тотъ-же день Главному Правленію. Это было послѣднее извѣстіе о «Москвѣ», которая, какъ впослѣдствіе оказалось, разбилась на восточномъ берегу Африки возлѣ мыса Расъ-Гафунъ[1]). Къ счастью, при этомъ крушеніи не погибло ни одной человѣческой жизни, но пароходъ съ его цѣннымъ грузомъ былъ потерянъ, и Добровольный флотъ понесъ весьма значительный убытокъ, поглотившій всѣ прибыли не только того года, но и ранѣе заработанныя.

Гибель парохода «Москва» и передача крейсера «Ярославль» морскому министерству сократили число судовъ Добровольнаго флота до четырехъ, съ которыми Главное Правленіе не могло удовлетворить всѣхъ предъ-

[1]) См. главу VI.

Перевозка войскъ на дальній востокъ. — Посадка нижнихъ чиновъ на пароходъ «Херсонъ» въ Одессѣ.

являвшихся къ нему требованій отъ начинавшаго уже замѣтно развиваться товарнаго и пассажирскаго движенія на линіи Одесса-Владивостокъ. Настоятельно было необходимо безъ промедленія замѣнить погибшую «Москву» новымъ пароходомъ, почему Главное Правленіе вынуждено было обратиться вновь къ покупкѣ готоваго парохода, болѣе или менѣе удовлетворявшаго его требованіямъ, и отказаться на время отъ давно уже высказаннаго желанія увеличивать свой флотъ не покупкою, а заказомъ пароходовъ, спеціально приспособленныхъ къ преслѣдуемымъ Добровольнымъ флотомъ цѣлямъ.

Выборъ подходящаго парохода былъ порученъ капитану 1-го ранга Валицкому, услугами котораго Добровольный флотъ пользовался уже раньше. Г. Валицкій остановился на предложенномъ ему въ Англіи пароходѣ «Микадо», принадлежавшемъ извѣстному строителю г. Пирсу въ Глазго. Пароходъ этотъ былъ построенъ въ 1873 г., но съ совершенно новыми котлами и заново перебранной машиной. При длинѣ въ 371 футъ и ширинѣ 36 ф., пароходъ этотъ имѣлъ до 5.000 тоннъ водоизмѣщенія, могъ принимать 1000 человѣкъ войска и имѣлъ средній ходъ въ 13 узловъ. Цѣна парохода была выговорена въ 60.000 фунтовъ стерлинговъ, и такъ какъ онъ могъ быть приготовленъ къ выходу въ море и къ сдачѣ въ январѣ 1883 г., а по своимъ размѣрамъ и качествамъ соотвѣтствовалъ потребностямъ Главнаго Правленія, то онъ и былъ пріобрѣтенъ отъ г. Пирса. Пароходъ «Микадо» былъ наименованъ, съ Высочайшаго соизволенія, «Костромой», въ декабрѣ была послана для него въ Англію команда, 15 января состоялся пріемъ его, а 28 «Кострома», подъ командою кап.-лейт. Чирикова, вышла изъ Глазго въ Одессу съ полнымъ грузомъ угля для пароходовъ Добровольнаго флота.

Благодаря этому приращенію къ своему флоту, Главное Правленіе имѣло возможность выполнить въ теченіе 1883 г. 5 полныхъ рейсовъ изъ Одессы во Владивостокъ, при чемъ на долю «Петербурга» пришлось два рейса— весною съ первою партіею въ 806 переселенцевъ и осенью съ 865 новобранцами для комплектованія мѣстныхъ командъ на нашемъ Дальнемъ Востокѣ. «Россія» также перевезла партію переселенцевъ въ 794 человѣка, «Н.-Новгородъ» совершилъ свое обычное плаваніе съ 500 ссыльныхъ, а «Кострома» съ грузами и пассажирами. Рейсы съ переселенцами совершены были съ полнымъ успѣхомъ, хотя большое число малолѣтнихъ дѣтей и непривычная для большинства переселенцевъ-крестьянъ обильная и питательная пароходная пища, при отсутствіи физической работы, способствовали значительному повышенію между ними, сравнительно съ перевозимыми партіями войскъ и арестантовъ, процента заболѣваемости. На обратномъ пути всѣ пароходы имѣли полные грузы чая, котораго было доставлено въ Одессу всего въ количествѣ свыше 270.000 пудовъ. Зимніе мѣсяцы пароходы продолжали работать по перевозкѣ войскъ въ Черномъ морѣ, а пароходъ «Владивостокъ» весь годъ былъ занятъ перевозкою грузовъ лѣтомъ изъ Владивостока въ Николаевскъ, а зимою между японскими и китайскими портами.

Уже въ 1883 г. обнаружилось, что и съ замѣною погибшаго парохода «Костромою» число судовъ, имѣвшихся въ распоряженіи Добровольнаго флота, далеко не достаточно для все болѣе и болѣе возраставшаго движенія грузовъ, вывозимыхъ изъ Европейской Россіи и чайныхъ изъ портовъ Китая, и для перевозки большихъ партій ссыльныхъ, переселенцевъ и войскъ. Поэтому осенью 1883 г. Правленіе поручило своему главному механику инженеръ-механику Вавилову ознакомиться съ имѣвши-

мися для продажи во Франціи и Англіи пароходами до 4.000 тоннъ вмѣстимости, съ ходомъ въ 13 узловъ, изъ которыхъ можно было-бы сдѣлать выборъ наиболѣе подходящаго для надобности Добровольнаго флота. Изъ сообщенныхъ г. Вавиловымъ свѣдѣній можно было заключить, что наиболѣе подходящимъ пароходомъ былъ прекрасный, построенный въ 1879 году стальной пароходъ «Kinfauns Castle», принадлежавшій обществу «Castle Mail Packets C°». Первоначально запрошенная за него цѣна въ 80.000 фунт. ст. не останавливала Главное Правленіе при условіи, если сообщавшіяся свѣдѣнія о качествахъ этого парохода дѣйствительно оправдались-бы, и для провѣрки этихъ данныхъ и осмотра парохода во всѣхъ деталяхъ, по просьбѣ Главнаго Правленія, управляющимъ морскимъ министерствомъ, въ вѣдѣніе котораго тогда только что поступилъ Добровольный флотъ (см. главу III), была назначена особая комиссія, подъ предсѣдательствомъ бывшаго въ то время морскимъ агентомъ во Франціи кап. 2 р. Алексѣева [1]), въ составѣ спеціалистовъ по разнымъ отраслямъ морской техники. Донесеніе этой комиссіи было весьма выгодное въ пользу покупки парохода «Kinfauns Castle». Прекрасной, прочной, тщательной постройки, пароходъ этотъ предназначался для содержанія почтово-пассажирской линіи между Англіей и мысомъ Доброй Надежды, совершилъ уже по этой линіи нѣсколько рейсовъ и содержался въ полной исправности, такъ что могъ быть немедленно-же, лишь съ незначительными передѣлками и приспособленіями, принятъ для службы въ Добровольномъ флотѣ. Пароходъ имѣлъ 6.483 тонна водоизмѣщенія и свободно вмѣщалъ въ своихъ трюмахъ до 3.700 тоннъ

[1]) Нынѣ генералъ, главный начальникъ и командующій войсками Квантунской области и морскими силами въ Тихомъ океанѣ.

чая; палубныхъ пассажировъ могъ вмѣщать отъ 750 до 800 человѣкъ и средняя скорость его, провѣренная комиссіей въ пробномъ плаваніи, опредѣлилась въ 13½ узловъ. Окончательная цѣна парохода была условлена въ 72.000 фунт. ст. и 21 февраля 1884 г. былъ подписанъ контрактъ на покупку этого парохода, названнаго «Москва».

Получивъ свою команду, высланную изъ Россіи, «Москва» 14 марта вышла изъ Лондона, 26 того-же мѣсяца благополучно прибыла въ Одессу и тотчасъ стала готовиться къ рейсу на Востокъ, принявъ, кромѣ груза, 429 новобранцевъ и 160 членовъ семействъ ссыльно-каторжныхъ. Первый переходъ свой изъ Одессы во Владивостокъ «Москва» совершила въ 40 дней и въ этомъ плаваніи вполнѣ оправдала свои качества и удачный выборъ комиссіи, рекомендовавшей выборъ ея. Изъ Ханькоу «Москва» вышла съ 3.000 тоннами чая и черезъ 40 дней прибыла благополучно въ Одессу.

«Россія» совершила въ 1884 г. снова два рейса на Востокъ, одинъ съ переселенцами, другой съ новобранцами, получивъ на обратный путь полный грузъ чая изъ Ханькоу, небольшую партію безсрочно-отпускныхъ изъ Владивостока и грузъ кокосоваго масла изъ Коломбо. «Петербургъ» перевезъ весною во Владивостокъ партію новобранцевъ, а обратное плаваніе съ чаемъ совершилъ въ 36 дней, снова перегнавъ всѣ англійскіе чайные пароходы, кромѣ «Sterling Castle». «Нижній-Новгородъ» успѣлъ сдѣлать въ теченіе 1884 г. два рейса съ ссыльно-каторжными, а «Кострома» одинъ рейсъ съ переселенцами. Всѣ эти пароходы имѣли обратно полные чайные грузы, которыхъ въ этомъ году было перевезено свыше 312.000 пудовъ [1]).

[1]) Съ этого-же года началась перевозка пароходами Добровольнаго флота почты и почтовыхъ грузовъ по линіи Одесса-Владивостокъ, что ускорило почтовыя

Въ 1885 г. пароходамъ Добровольнаго флота также удалось совершить благополучно 6 рейсовъ на Дальній Востокъ, въ томъ числѣ два рейса съ переселенцами, два съ ссыльно-каторжными и одинъ съ новобранцами; на обратномъ пути пароходы имѣли чайные грузы и партіи безсрочно-отпускныхъ, возвращавшихся въ Россію изъ приморской и приамурской областей. Но кромѣ этихъ обычныхъ рейсовъ, «Петербургъ» имѣлъ случайный заработокъ по доставкѣ въ Александрію большого груза досокъ, муки и рогатаго скота, а «Россія» была поставлена на новую, предполагавшуюся къ установленію линію между портами Чернаго моря и Бразиліей. Дѣло въ томъ, что, на основаніи статистическихъ данныхъ о внѣшней торговлѣ Европейской Россіи, министерство финансовъ усматривало значительныя для отечественной торговли выгоды, которыя можно было ожидать отъ установленія непосредственныхъ сношеній между черноморскими портами съ одной стороны и Испаніей и Бразиліей съ другой. Въ виду этого, министръ финансовъ Н. Х. Бунге заявилъ, что если Добровольный флотъ найдетъ возможнымъ установить и поддерживать постоянное срочное сообщеніе между Одессой и портами Испаніи и Бразиліи, то, съ своей стороны, онъ не встрѣтилъ-бы препятствія къ назначенію этому флоту особой субсидіи, въ видѣ помильной по 2 р. кредитныхъ платы, для поддержанія этихъ рейсовъ, которыхъ предполагалось по три ежегодно. При этомъ министръ финансовъ выразилъ желаніе, чтобы осуществленіе этихъ рейсовъ могло послѣдовать въ скорѣйшемъ времени, такъ, чтобы въ теченіе 1885 г. представилось уже возможнымъ совершить одинъ рейсъ въ Бразилію.

сношенія Владивостока съ столицами болѣе чѣмъ на половину (вмѣсто 100 и болѣе дней письма стали приходить черезъ 45—50 дней).

Вслѣдствіе этого, управляющій морскимъ министерствомъ ген.-ад. Шестаковъ вошелъ съ представленіемъ въ Государственный Совѣтъ о назначеніи Добровольному флоту помильной платы въ размѣрѣ 96.132 руб. въ годъ (по числу 48.066 миль) на содержаніе трехъ срочныхъ рейсовъ ежегодно по линіи Одесса — Ріо-Жанейро и обратно [1]), и одновременно съ тѣмъ, въ виду поздняго уже времени года (октябрь) и выраженнаго министромъ финансовъ желанія, чтобы уже въ 1885 г. былъ совершенъ одинъ рейсъ въ Бразилію, ген.-ад. Шестаковъ сдѣлалъ распоряженіе о приготовленіи къ этому рейсу парохода «Россія». Независимо изготовленія самого парохода къ рейсу, необходимо было озаботиться объявленіемъ путемъ публикаціи о предполагаемомъ установленіи этихъ рейсовъ, назначеніемъ агентовъ въ портахъ захода и установленіемъ торговыхъ сношеній для привлеченія грузовъ и пассажировъ.

26 ноября «Россія», окончивъ нагрузку до 100.000 п. разнаго груза для портовъ Средиземнаго моря (въ томъ числѣ спирта, на спросъ котораго въ Испаніи, между прочимъ, и расчитывало наше финансовое вѣдомство), вышла изъ Одессы и была на пути въ Геную, гдѣ велись оживленные переговоры о посадкѣ большой партіи итальянскихъ рабочихъ, ежегодно отправляющихся массами въ Бразилію на нѣсколько мѣсяцевъ для земледѣльческихъ работъ на тамошнихъ плантаціяхъ.

Тѣмъ временемъ, Государственный Совѣтъ, при обсужденіи представленія ген.-ад. Шестакова, нашелъ, что предположеніе объ установленіи судами Добровольнаго флота постояннаго срочнаго сообщенія между Одессой

[1]) Съ заходомъ по пути въ Константинополь, Портъ-Саидъ, Мессину, Геную, Марсель, Барселону, Кадиксъ, Мадеру, острова Канарскіе и Зеленаго мыса, Пернамбуко и Багію.

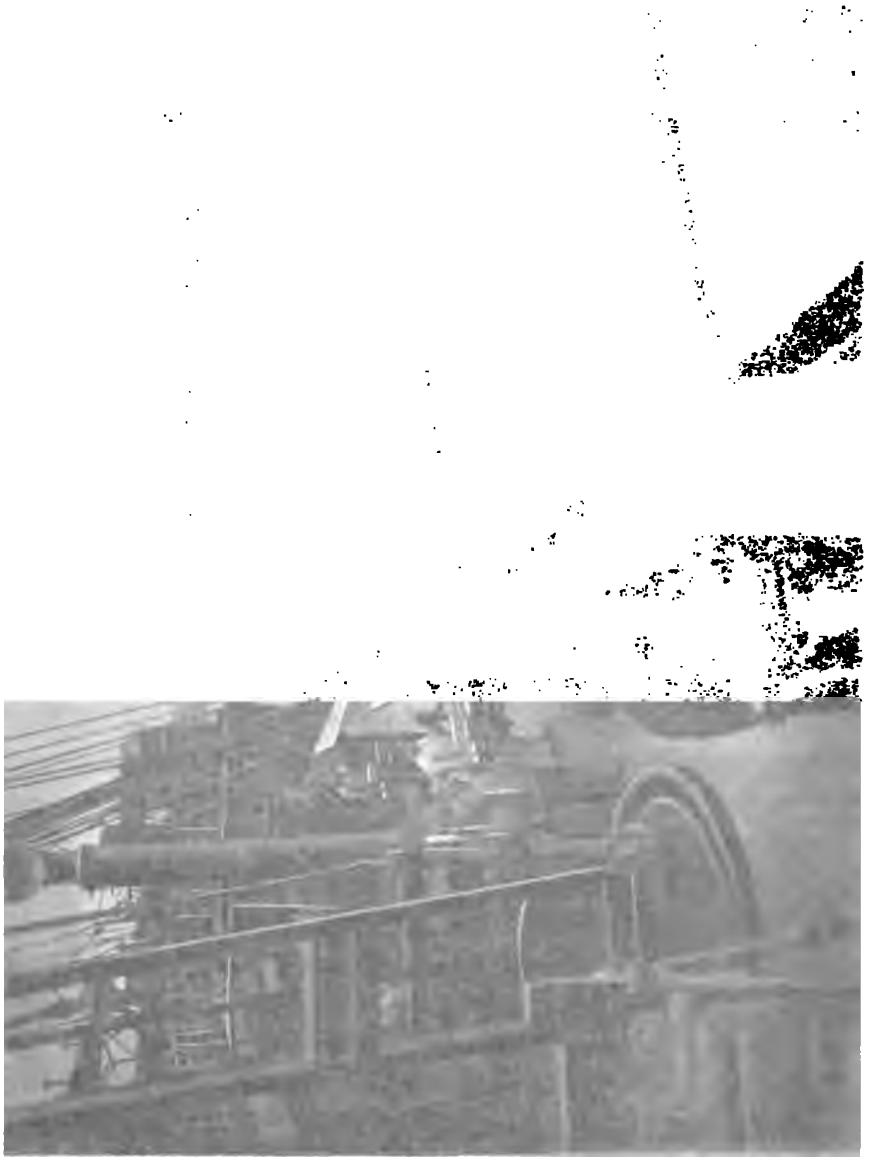
и Бразиліей, съ помильною отъ казны платою, возникло въ то время, когда еще не были выяснены числовыя данныя по государственной росписи на 1886 г.; теперь-же, въ виду оказавшагося по этой росписи дефицита, Государственный Совѣтъ затруднялся обременять государственное казначейство новыми необусловленными неотложною необходимостью расходами. Поэтому Совѣтъ положилъ отложить осуществленіе предположенныхъ Бразильскихъ рейсовъ впредь до болѣе благопріятнаго времени, а начатому уже пароходомъ «Россія» рейсу придалъ значеніе пробнаго. При такихъ условіяхъ довести до конца этотъ рейсъ представлялось крайне рискованнымъ въ виду весьма значительнаго убытка, который можно было ожидать отъ этого рейса, какъ перваго по новой линіи, въ особенности при неувѣренности, что этотъ убыточный рейсъ будетъ вознагражденъ установленіемъ субсидированныхъ рейсовъ, доходы отъ которыхъ могли-бы со временемъ покрыть расходы по первому рейсу.

По этимъ соображеніямъ, рейсъ парохода «Россія» былъ прерванъ въ Барселонѣ и пароходъ возвращенъ въ Одессу, куда онъ прибылъ въ первыхъ числахъ января 1886 г. Въ результатѣ, опытъ этотъ принесъ убытка 48.700 р., который министерство финансовъ признало справедливымъ возмѣстить Добровольному флоту, на что и послѣдовало Высочайшее соизволеніе.

Въ послѣдующее затѣмъ время вопросъ о возобновленіи Бразильскихъ рейсовъ не возбуждался, такъ какъ изъ года въ годъ быстро возраставшее товарное и пассажирское движеніе по линіи Одесса-Владивостокъ не только привлекало къ себѣ всѣ средства Добровольнаго флота, но и вынуждало его увеличивать численность своихъ судовъ для удовлетворенія этой развивавшейся потребности.

Уже въ 1885 г. выяснилось, что шести пароходовъ будетъ едва достаточно для предвидѣвшагося въ ближайшемъ будущемъ предложенія грузовъ и потому, по распоряженію управляющаго морскимъ министерствомъ и съ Высочайшаго соизволенія, Добровольному флоту былъ уступленъ за 800.000 р. крейсеръ «Европа», состоявшій въ спискахъ военныхъ судовъ Балтійскаго флота.

Крейсеръ этотъ, постройки извѣстной верфи Крамповъ въ Филадельфіи, въ Америкѣ, былъ пріобрѣтенъ морскимъ вѣдомствомъ, вмѣстѣ съ четырьмя другими подобными-же крейсерами отъ той-же фирмы, одновременно съ возникновеніемъ Добровольнаго флота, когда грозившій разрывъ съ Англіей вынудилъ наше правительство обратить особенное вниманіе на крейсерскій способъ веденія войны. Позднѣе, когда министерство пришло къ рѣшенію принять для флота типъ минныхъ крейсеровъ, оно воспользовалось представлявшимся случаемъ уступить крейсеръ «Европа» Добровольному флоту съ тѣмъ, чтобы вырученныя деньги употребить на постройку миннаго крейсера. Государственный Совѣтъ одобрилъ это предположеніе, которое, съ Высочайшаго соизволенія, и было приведено въ исполненіе. Въ іюнѣ 1885 г. крейсеръ «Европа» былъ переданъ Добровольному флоту и съ подъемомъ коммерческаго флага получилъ наименованіе «Ярославль». Имѣя 4.200 тоннъ водоизмѣщенія, машину въ 2.000 силъ и ходъ въ 14 узловъ, крейсеръ «Ярославль» явился своевременнымъ приращеніемъ Добровольнаго флота. По окончаніи на «Ярославлѣ» работъ по приспособленію его къ новому роду службы, онъ ушелъ изъ Петербурга съ 31.000 пудовъ разнаго груза для Одессы. Зайдя по пути въ Англію, для производства нѣкоторыхъ дополнительныхъ работъ, «Яро-



Часть палубы парохода «Херсонъ», вооруженнаго артиллеріей.

славль» въ концѣ декабря благополучно прибылъ въ Одессу.

Это новое пріобрѣтеніе дало возможность Добровольному флоту объявить на 1886 годъ уже о восьми рейсахъ изъ Одессы во Владивостокъ, такъ какъ пароходамъ Общества, помимо предстоявшей имъ перевозки свыше 5.000 новобранцевъ, переселенцевъ и ссыльныхъ, было предложено до 400.000 пуд. вывозныхъ грузовъ.

На долю Общества Добровольнаго флота выпало лишь приготовленіе къ этимъ рейсамъ, такъ какъ въ февралѣ 1886 г. послѣдовало переустройство Добровольнаго флота на началахъ утвержденнаго новаго положенія о немъ, о чемъ будетъ сказано въ слѣдующей главѣ. Общество Добровольнаго флота было упразднено и въ управленіе этимъ флотомъ вступилъ особый Комитетъ, который принялъ отъ Общества, вмѣстѣ съ семью его пароходами, успѣвшее уже прочно установиться коммерческое дѣло съ широкою и плодотворною будущностью [1]).

---

[1]) Приподнимая завѣсу этого будущаго, мы получаемъ цифры, которыя устанавливаютъ любопытную параллель, наглядно рисующую развитіе того дѣла, которое началъ Добровольный флотъ съ своими малыми средствами, но съ вѣрою въ это дѣло и въ пользу его для отечества. За *шесть* лѣтъ существованія Общества Добровольнаго флота, пароходами его было перевезено до $1^1/_2$ мил. пудовъ вывозныхъ грузовъ, 1.400.000 пуд. чая, 400.000 пуд. другихъ привозныхъ товаровъ и 21.000 человѣкъ пассажировъ по линіи Одесса-Владивостокъ, и за эти годы пароходами Общества было пройдено въ совокупности 965.000 миль, совершено 34 полныхъ рейса на Востокъ и выручено фрахта 6.700.000 руб Черезъ 15 лѣтъ, въ 1899 году, *годичная* дѣятельность Добровольнаго флота выразилась слѣдующими цифрами: перевезено свыше 5.300.000 пуд. вывозныхъ грузовъ, свыше 1.200.000 пуд. чая, болѣе 1 мил. пудовъ другихъ привозныхъ товаровъ и 22.000 человѣкъ пассажировъ по линіи Одесса-Владивостокъ, при чемъ пароходами Добровольнаго флота пройдено 536.000 миль, совершено 24 полныхъ рейса на Востокъ и выручено свыше 6.200.000 руб. фрахта.

Глава III.

[illegible]

Дѣятельность Добровольнаго Флота въ 1901 г. выражалась въ совершеніи пяти рейсовъ на Дальній Востокъ и обратно, почти съ полными грузами, при чемъ найемъ грузовъ было законтрактовано до отхода, и въ оживленной перевозкѣ въ зимніе мѣсяцы вокругъ между портами Чернаго моря, свидѣтельствовала въ большей или меньшей мѣрѣ выбора, сдѣланнаго Главнымъ Правленіемъ при проведеніи своимъ начертанія плана своихъ дѣйствій и о развивающемся изъ года въ годъ грузовомъ и пассажирскомъ движеніи по линіи Одесса-Владивостокъ. Какъ ни утѣшительно было это явленіе само по себѣ, но вмѣстѣ съ нимъ стало обнаруживаться и другое, прискорбное для Общества, обстоятельство. Становилось очевиднымъ, что и при полныхъ грузахъ по восточной линіи, и при зимней работѣ въ Черномъ морѣ, Общество не могло расчитывать на такой заработокъ, который, покрывая всѣ издержки по содержанію пароходовъ, доставлялъ-бы, кромѣ того, и средства какъ на погашеніе стоимости имѣвшихся пароходовъ.

такъ и на пріобрѣтеніе новыхъ, надобность въ которыхъ предвидѣлась съ дальнѣйшимъ развитіемъ движенія. Главнѣйшею причиною такого положенія дѣла, помимо ограниченности числа пароходовъ, при которой невозможно веденіе правильнаго экономическаго хозяйства, являлось и лежавшее на Обществѣ обязательство имѣть быстроходные пароходы, которые могли-бы служить для цѣлей крейсерства. Содержаніе такихъ пароходовъ обходится чрезвычайно дорого, и ни одно изъ обществъ, вынужденныхъ имѣть ихъ, не можетъ существовать безъ посторонней поддержки. Иностранныя пароходныя общества, французскія и англійскія, содержавшія, рядомъ съ Обществомъ Добровольнаго флота, сообщеніе съ Дальнимъ Востокомъ, получали многомилліонныя субсидіи отъ своихъ правительствъ. Такъ напр., французское общество «Messageries Maritimes» за содержаніе линіи между Марселемъ, Индіей и Китаемъ получало ежегодной правительственной субсидіи, въ среднемъ, по 8.500.000 фр., что составляетъ около 13 фр. за милю пробѣга. Англійское правительство первоначально платило своимъ пароходнымъ обществамъ, за разстояніе отъ Саутгемптона до острова св. Ѳомы, по 7 р. метал. за милю и по 3 р. 19 к. метал. съ мили за разстояніе отъ англійскихъ до американскихъ портовъ. На линіяхъ въ Остъ-Индію условленная скорость хода пароходовъ не превышала 9 узловъ для главныхъ сообщеній и нѣсколько менѣе для побочныхъ линій, а субсидія выдавалась сначала по 6 р. 50 к. съ мили, потомъ по 3 р. 92 к. и въ послѣднее время по 1 р. 33 к. По англійскому бюджету на 1880-1881 г., на выдачу субсидіи пароходнымъ обществамъ было ассигновано 716.934 фунта ст., что составляло по курсу до 7.500.000 р. кред.

Русскія пароходныя общества субсидировались въ то время въ слѣдующемъ размѣрѣ: Русское общество паро-

ходства и торговли получало по 2 р. за милю за пробѣгъ въ 401.764 мили, всего 803.528 р.[1]); общество «Кавказъ и Меркурій» за Каспійскія линіи — по 338.804 р. въ годъ (по 4 р. за милю на линіи Астрахань-Гурьевъ и по 1. р. 80 к. на линіи Астрахань-Астрабадъ); товарищество Архангельско-Мурманскаго срочнаго пароходства, за рейсы по Бѣлому морю, вдоль Мурманскаго берега и на Новую Землю — отъ 2.500 р. до 750 р. за рейсъ, а всего по 55.000 р. въ годъ; товарищество срочнаго Амурскаго пароходства—по 220.499 р. въ годъ (по 2 р. 15 к. за версту); купецъ Шевелевъ, за срочные рейсы въ Приморской области — по 3 р. за милю, всего 55.992 р. въ годъ; товарищество Байкальскаго пароходства — по 37.000 р. въ годъ; князь Гагаринъ, за срочные рейсы между Одессою и Измаиломъ — по 1 р. 30 к. за милю, а всего 10.319 р. въ годъ.

Правильные рейсы на Дальній Востокъ были открыты Добровольнымъ флотомъ въ 1880 г., и результаты не замедлили оправдать ожиданія. Въ теченіе двухъ лѣтъ движеніе по этой линіи замѣтно оживилось; доставка товаровъ изъ первыхъ рукъ сразу понизила на Востокѣ цѣну на нихъ вдвое и болѣе, за что Обществу не разъ заявляема была признательность мѣстнаго населенія. Что касается привозной торговли, то въ первый-же годъ было законтрактовано два парохода для перевозки чая: одинъ московскими торговцами, а другой комиссіонерской фирмой «Кнопъ и К°». На другой годъ уже оба парохода, которые Общество въ состояніи было удѣлить для перевозки чая, были законтрактованы непосредственно московскими торговцами, а въ 1882 г. уже четыре обратные парохода были обезпечены грузами

[1]) При учрежденіи этого Общества, оно получало за линію Одесса-Александрія по 3 р. 22 к. помильной платы.

чая на Одессу, при чемъ къ московскимъ товаропол-учателямъ присоединились и нѣкоторые петербургскіе.

Не ограничивая своихъ иностранныхъ сношеній Китаемъ, Общество не оставляло безъ вниманія и другихъ лежащихъ на пути слѣдованія пароходовъ странъ, также снабжающихъ Россію своими произведеніями, и вошло въ сношеніе съ экспортными фирмами въ Сингапурѣ и на Цейлонѣ.

Уже на второй годъ установленія рейсовъ на Востокъ, пароходы Общества получили до 700 тоннъ груза изъ Остъ-Индіи, и будущее подавало надежды на дальнѣйшее расширеніе этой торговли, съ устраненіемъ нѣкоторыхъ задерживавшихъ ее условій. Такъ напр., Обществу не удавалось получить изъ Индіи на Одессу грузовъ хлопка, предназначаемаго въ Москву и Лодзь, вслѣдствіе того, что провозъ его отъ Одессы до этихъ центровъ, при существовавшихъ желѣзнодорожныхъ тарифахъ, обходился дороже провоза отъ Тріеста, куда онъ и доставлялся. По этому вопросу Обществомъ возбуждены были съ подлежащими желѣзнодорожными обществами сношенія, которыя повели къ желаемому пониженію желѣзнодорожныхъ ставокъ.

Менѣе успѣшные результаты достигнуты были Обществомъ относительно открытія русскимъ произведеніямъ доступа на иностранные рынки. Дѣлавшіяся въ этомъ направленіи попытки подавали, впрочемъ, надежды на успѣхъ въ ближайшемъ будущемъ.

Кромѣ перевозки частныхъ грузовъ, пароходами Добровольнаго флота оказаны были немаловажныя услуги казеннымъ учрежденіямъ. Еще ранѣе открытія правильныхъ рейсовъ на Востокъ, Обществомъ была предпринята перевозка ссыльно-каторжныхъ на Сахалинъ. Долго занимавшій наше правительство вопросъ о перевозкѣ

ссыльныхъ моремъ получилъ благопріятное разрѣшеніе только съ учрежденіемъ Добровольнаго флота. Морское министерство, которому первоначально была предложена эта перевозка, требовало на нее такихъ ассигнованій, которыя не могли быть сдѣланы; частныя-же лица если и принимали на себя эту перевозку на условіяхъ доступныхъ въ денежномъ отношеніи, то, съ другой стороны, не могли внушать правительству увѣренности въ успѣшномъ выполненіи ея, возможномъ лишь при соблюденіи, во время пути, требованій военно-морского устава. Осуществить эту перевозку могъ только Добровольный флотъ, и справедливость требуетъ отмѣтить, что Добровольный флотъ выполнилъ ее вполнѣ успѣшно: вмѣсто двухъ-годичнаго этапнаго слѣдованія, сопряженнаго со всевозможными лишеніями и даже гибелью людей, съ значительными денежными затратами, партіи ссыльныхъ въ 500—600 человѣкъ перевозятся, благодаря Добровольному флоту, въ стройномъ порядкѣ, скоро, удобно и дешево.

Вмѣстѣ съ ссыльными министерство внутреннихъ дѣлъ отправляло предметы ихъ продовольствія и снабженія, какъ равно и предметы, необходимые для устройства колоніи на Сахалинѣ, которая, благодаря открывшемуся быстрому и дешевому морскому сообщенію съ Европейской Россіей, въ скоромъ времени стала обладать такими плодами цивилизаціи, какъ желѣзная дорога и телеграфъ.

Едва-ли не большую услугу оказалъ Добровольный флотъ морскому министерству. Въ 1880 г., когда потребовалось переправить изъ Кронштадта во Владивостокъ десантъ въ 1.000 человѣкъ, оказалось возможнымъ перевести его только при помощи парохода Добровольнаго флота, на который вмѣстѣ съ тѣмъ погружено было значительное количество пороха, минъ,

артиллерійскихъ орудій и проч. предметовъ боевого снабженія. Но всего важнѣе заслуга Добровольнаго флота представляется въ перевозкѣ шести миноносокъ въ неразобранномъ видѣ [1]), которую не принимало на себя ни одно частное коммерческое общество и которая одинаково не могла быть произведена ни однимъ военнымъ судномъ. Съ тѣхъ поръ сношенія Общества съ морскимъ вѣдомствомъ не прекращались и почти каждый отходящій пароходъ имѣлъ его грузы или пассажировъ. Затѣмъ, въ то время, когда доброволецъ «Москва», находясь подъ военнымъ флагомъ, пожиналъ похвалы морского начальства за прекрасное состояніе свое въ боевомъ отношеніи, два другіе парохода Общества служили эскадрѣ адмирала Лесовскаго въ Тихомъ океанѣ угольнымъ и госпитальнымъ транспортами; и ихъ было два только потому, что Общество не могло дать больше.

Военное министерство ранѣе другихъ оцѣнило Добровольный флотъ. До появленія этого флота, военное вѣдомство, производящее ежегодныя по Черному морю перевозки новобранцевъ и безсрочно-отпускныхъ, пользовалось исключительно услугами Русскаго общества пароходства и торговли, пароходы котораго не представляли никакихъ для этого удобствъ; но ознакомившись, во время перевозки войскъ дѣйствующей арміи изъ Турціи въ Россію, съ устройствомъ пароходовъ Добровольнаго флота, перевозящихъ людей въ закрытыхъ, хорошо вентилированныхъ помѣщеніяхъ, оно не замедлило оказать этимъ судамъ предпочтеніе, заключивъ съ Обществомъ Добровольнаго флота долгосрочные контракты на означенныя перевозки. Этою мѣрою, помимо улучшенія самыхъ условій перевозки войскъ, военнымъ вѣдомствомъ до-

[1]) Миноноски эти были перевезены по двѣ на пароходахъ «Россія», «Петербургъ» и «Москва».

стигнуты были весьма значительныя сбереженія, такъ какъ Общество Добровольнаго флота довольствовалось почти половиною той платы за перевозку, которую взимало прежде Русское общество пароходства и торговли.

Открытая Обществомъ линія на Дальній Востокъ также оказалась не безъ пользы и для военнаго вѣдомства. Съ 1881 г., какъ новобранцы, предназначаемые въ Восточную Сибирь, такъ и возвращающіеся оттуда безсрочно-отпускные, перевозятся на пароходахъ Добровольнаго флота, взамѣнъ продолжительнаго и утомительнаго пѣшаго слѣдованія черезъ Сибирь.

Наконецъ, вопросъ о заселеніи Южно-Уссурійскаго края, долго занимавшій наше правительство, получилъ разрѣшеніе лишь при помощи Добровольнаго флота. Переговоры съ министерствомъ внутреннихъ дѣлъ привели къ заключенію договора на перевозку весною 1883 г. первой партіи переселенцевъ до 800 человѣкъ во Владивостокъ, и дѣло колонизаціи этой отдаленной окраины кореннымъ русскимъ населеніемъ составляетъ одну изъ главныхъ заслугъ Добровольнаго флота.

И такъ, что-же было выполнено Добровольнымъ флотомъ въ теченіе первыхъ четырехъ лѣтъ его существованія?

Обширный край, съ несомнѣнно важнымъ государственнымъ значеніемъ, оживился благодаря дешевымъ и быстрымъ сообщеніямъ съ метрополіею, впервые начатымъ Добровольнымъ флотомъ; иностранныя произведенія, питавшія дотолѣ этотъ край, начали уступать мѣсто произведеніямъ русской промышленности, что дало, въ свою очередь, толчокъ развитію ея; цѣнные товары Китая и Индіи стали получаться русскими торговцами изъ первыхъ рукъ, минуя иностранные рынки, посредство которыхъ значительно возвышало стоимость

Часть палубы парохода «Херсонъ» съ артиллеріей и шлюпбалками для дессантныхъ ботовъ.

этихъ товаровъ въ Россіи; правительственныя учрежденія пріобрѣли въ Добровольномъ флотѣ неоцѣненнаго пособника, дающаго имъ возможность дѣлать весьма крупныя сбереженія; затѣмъ, самымъ существованіемъ своимъ Добровольный флотъ даетъ заработокъ сотнямъ рукъ, не говоря уже о сохраненіи въ странѣ значительныхъ суммъ, уходившихъ прежде за-границу, и, наконецъ, для цѣлей войны, во всякій желаемый моментъ, въ распоряженіе нашего правительства можетъ быть предоставлено столько быстроходныхъ и вполнѣ пригодныхъ къ военной службѣ крейсеровъ, сколько пароходовъ числится въ Добровольномъ флотѣ.

Въ виду подобныхъ результатовъ, на вопросъ о необходимости дальнѣйшаго существованія Добровольнаго флота, могъ-ли быть другой отвѣтъ кромѣ утвердительнаго?

Добровольный флотъ, или, лучше сказать, выполняемое имъ дѣло стало такою-же потребностью для государства, какъ и существующія желѣзныя дороги; прекращено оно быть не можетъ, не причинивъ многочисленныхъ затрудненій, какъ частнымъ лицамъ, такъ и казеннымъ учрежденіямъ, независимо отъ самой идеи Добровольнаго флота и способа ея осуществленія, которые одни уже не допускаютъ и мысли о такомъ исходѣ.

Чтобы отвѣтить на вопросъ о томъ, представлялась-ли дальнѣйшая судьба Добровольнаго флота обезпеченной, слѣдуетъ обратиться къ результатамъ денежныхъ его оборотовъ. За четыре года своей дѣятельности Добровольный флотъ покрылъ своими заработками и поступавшими пожертвованіями всѣ расходы по эксплоатаціи пароходовъ, хотя не въ состояніи былъ отчислить какой-либо процентъ на погашеніе стоимости судовъ. До конца 1881 г. пожертвованій на Добровольный флотъ

поступило 4.132.854 р., на которые надлежитъ смотрѣть, какъ на основной капиталъ предпріятія; заработано фрахта за перевозку грузовъ и пассажировъ 3.315.996 р., поступило процентовъ и другихъ доходовъ 101.282 р., всего поступило 7.550.132 руб. Въ то-же время израсходовано: на пріобрѣтеніе пароходовъ 3.484.366 р., навигаціонныхъ расходовъ 3.267.272 р., на содержаніе правленія, агентовъ и т. п. 195.657 р., разныхъ расходовъ 36.520 р., всего 6.983.815 р. Разница въ пользу прихода выражается суммою въ 566.317 р.

Здѣсь кстати замѣтить, что подобный благопріятный результатъ у насъ, въ Россіи, являлся безпримѣрнымъ, даже по отношенію ко многимъ пароходнымъ предпріятіямъ, получавшимъ значительныя отъ казны субсидіи. Общества эти не только не достигали такихъ результатовъ въ первые годы, а нѣкоторыя и въ десятки лѣтъ, но, напротивъ, поглащая громадныя казенныя субсидіи, имѣли сверхъ того дефициты. И подобные результаты достигнуты были Добровольнымъ флотомъ при эксплоатаціи пароходовъ быстроходныхъ, которые онъ вынужденъ содержать, но которые въ коммерческомъ отношеніи наименѣе выгодны. Поэтому лучшихъ результатовъ едвали и можно было ожидать. 1881 г. заключился превышеніемъ поступленія доходовъ противъ расходовъ на 8.839 р., при чемъ въ число расходовъ не включено никакой суммы на погашеніе стоимости пароходовъ, такъ что операціи Общества Добровольнаго флота, при обыкновенномъ, принятомъ въ торговыхъ дѣлахъ, порядкѣ были-бы признаны убыточными. Не подлежало сомнѣнію, что, въ будущемъ, достигнутые Добровольнымъ флотомъ результаты должны были улучшаться, такъ какъ въ эти первые годы пароходы Общества имѣли очень часто неполные, а иногда и весьма ничтожные

грузы, которые съ теченіемъ времени должны были постепенно прибывать. Но, тѣмъ не менѣе, очевидно было, что и при самыхъ благопріятныхъ обстоятельствахъ, за отчисленіемъ процента на погашеніе, Добровольный флотъ едва-ли будетъ имѣть какой-либо остатокъ, и, слѣдовательно, при тогдашнихъ своихъ условіяхъ, флотъ этотъ не могъ расчитывать на дальнѣйшее развитіе.

Причиною этому было то, что, при обязательствѣ содержать быстроходные пароходы, Добровольный флотъ имѣлъ слишкомъ ограниченное число ихъ, которое не соотвѣтствовало условіямъ предпринятаго Обществомъ дѣла. Владѣя только пятью пароходами, Общество по необходимости должно было страховать ихъ, чего оно могло-бы избѣжать имѣя большее число пароходовъ, а между тѣмъ, за время существованія Добровольнаго флота, страховой преміи уплочено было до 300.000 руб., тогда какъ страховые убытки не составили и 10% этой суммы. Затѣмъ, для пяти пароходовъ Общество не могло заводить нѣкоторыхъ хозяйственныхъ устройствъ, какъ напр. ремонтныхъ и другихъ мастерскихъ, доставляющихъ значительныя сбереженія лишь при большомъ числѣ пароходовъ. Наконецъ, общіе по эксплоатаціи расходы, распредѣляясь на пять пароходовъ, составляли чувствительныя для каждаго изъ нихъ доли.

Положеніе, въ которое ставили Добровольный флотъ указанныя обстоятельства, представляло явленіе весьма печальное. Уже движеніе по открытой Обществомъ линіи начинало оживляться настолько, что въ самомъ ближайшемъ будущемъ предвидѣлась необходимость въ увеличеніи числа пароходовъ. Вопросъ о перевозкѣ переселенцевъ, для которыхъ наличныхъ судовъ Общества также могло оказаться недостаточно, былъ наканунѣ своего разрѣшенія. Тогда на указанный и проложенный

Добровольнымъ флотомъ путь вступили-бы иностранцы, съ бо̀льшими средствами и съ болѣе выгодными пароходами, и, разъ утвердившись на немъ, конечно постарались-бы завладѣть имъ исключительно, что не представляло тогда ни малѣйшаго затрудненія. Послѣдствіе всего этого не трудно было предусмотрѣть: всѣ предпринятыя Добровольнымъ флотомъ усилія на пользу отечественной торговли и промышленности и всѣ достигнутые имъ благіе результаты погибли-бы безвозвратно. Становилось ясно, что поправить дѣло безъ затратъ со стороны правительства было невозможно, и наименьшая затрата была-бы, очевидно, та, которая потребовалась-бы на постановку Добровольнаго флота въ нормальное положеніе, т. е. такое, которое допускало-бы дальнѣйшее его развитіе, а въ виду благотворныхъ результатовъ дѣятельности Добровольнаго флота, какъ равно и несомнѣннаго значенія его для цѣлей военныхъ, мѣра такая представлялась не только желательною, но и настоятельною.

При такихъ обстоятельствахъ, предсѣдатель Главнаго Правленія Общества Добровольнаго флота К. П. Побѣдоносцевъ, въ апрѣлѣ 1882 г., представилъ Государю Императору Александру III всеподданнѣйшую докладную записку, въ которой, излагая положеніе этого флота, ходатайствовалъ о дарованіи Обществу пособія отъ казны, въ размѣрѣ 7.500.000 руб., съ распредѣленіемъ его на 10 лѣтъ, для предоставленія возможности къ упроченію и дальнѣйшему развитію дѣятельности Общества.

Августѣйшій устроитель и покровитель Добровольнаго флота направилъ эту докладную записку къ бывшему тогда министру финансовъ Н. Х. Бунге, съ слѣдующею собственноручно начертанною на ней резолюціею, въ которой вылился въ полномъ объемѣ взглядъ Государя на Добровольный флотъ и оцѣнка его заслугъ:

«Прошу васъ очень обратить особенное вниманіе на это дѣло и представить мнѣ ваши соображенія. По моему это весьма полезное и національное дѣло, которое грѣшно бросить на произволъ судьбы».

По всеподданнѣйшему докладу министра финансовъ, разсмотрѣніе докладной записки предсѣдателя Главнаго Правленія Общества Добровольнаго флота поручено было, по Высочайшему повелѣнію, особому совѣщанію, Высочайше утвержденному въ то время, подъ предсѣдательствомъ статсъ-секретаря М. Х. Рейтерна, для разсмотрѣнія вопроса о будущемъ развитіи нашего военнаго флота.

Совѣщаніе это *единогласно* признало, что въ продолженіи кратковременнаго своего существованія Общество Добровольнаго флота дѣйствительно принесло государству немаловажную пользу, при чемъ поддерживаемая Обществомъ, при помощи своихъ пароходовъ, связь нашихъ далекихъ окраинъ на Востокѣ и въ особенности Китая съ Европейской Россіей, представляется весьма существенною передъ государствомъ заслугою. Поэтому совѣщаніе единогласно признало справедливымъ оказать Обществу поддержку, высказавшись лишь противъ предложенной имъ формы субсидіи, не имѣвшей прецедентовъ, и съ своей стороны предложило назначеніе Обществу пособія, въ видѣ помильной платы, полученіе которой было-бы обусловлено обязательствомъ со стороны Общества содержать линію сообщенія съ Дальнимъ Востокомъ, предоставивъ министру финансовъ, по соглашенію съ предсѣдателемъ Главнаго Правленія Общества и управляющимъ морскимъ министерствомъ, представить на разсмотрѣніе Комитета Министровъ соображенія о размѣрѣ и условіяхъ назначенія такой субсидіи Обществу.

Это постановленіе совѣщанія удостоилось Высочайшаго утвержденія, при чемъ на всеподданнѣйшей запискѣ, при которой былъ представленъ Его Величеству журналъ особаго совѣщанія, Государемъ собственноручно начертано: «Очень утѣшенъ этимъ рѣшеніемъ».

Изъ послѣдовавшихъ за симъ сношеній между министерствами финансовъ и морскимъ и Главнымъ Правленіемъ Добровольнаго флота выяснилось, что пароходами Добровольнаго флота пройдено было въ 1880 г. и 1881 г. и предстояло пройти въ 1882 г. по линіи, подлежавшей оплатѣ правительственной субсидіей, около 100.000 миль въ каждый годъ, или въ оба конца по пяти рейсовъ ежегодно. Основаніемъ для опредѣленія размѣра помильной платы, которую было-бы справедливо назначить Обществу Добровольнаго флота, былъ принятъ уставъ пароходнаго общества «Кавказъ и Меркурій», по которому этому обществу была назначена помильная плата на первое пятилѣтіе по 6 р., на второе — по 5 р. и на третье — по 4 р. Принимая при этомъ во вниманіе, что пароходы общества «Кавказъ и Меркурій» плаваютъ во внутреннихъ моряхъ, оплачивая свои расходы кредитными рублями, тогда какъ эксплоатируемая Добровольнымъ флотомъ линія на Дальній Востокъ, за исключеніемъ конечныхъ пунктовъ, на всемъ своемъ протяженіи около 10.000 миль, касается иностранныхъ портовъ, гдѣ всѣ расчеты производятся на звонкую монету и сверхъ того господствуетъ крайняя дороговизна на уголь и на прочіе судовые запасы, и имѣя въ виду, что пароходы общества «Кавказъ и Меркурій» приблизительно въ десять разъ меньше пароходовъ Добровольнаго флота и, слѣдовательно, содержаніе ихъ должно обходиться много дешевле содержанія пароходовъ Добровольнаго флота, — К. П. Побѣдоносцевъ полагалъ, что въ такомъ-же размѣрѣ

помильная плата Обществу Добровольнаго флота представлялась-бы болѣе чѣмъ умѣренною.

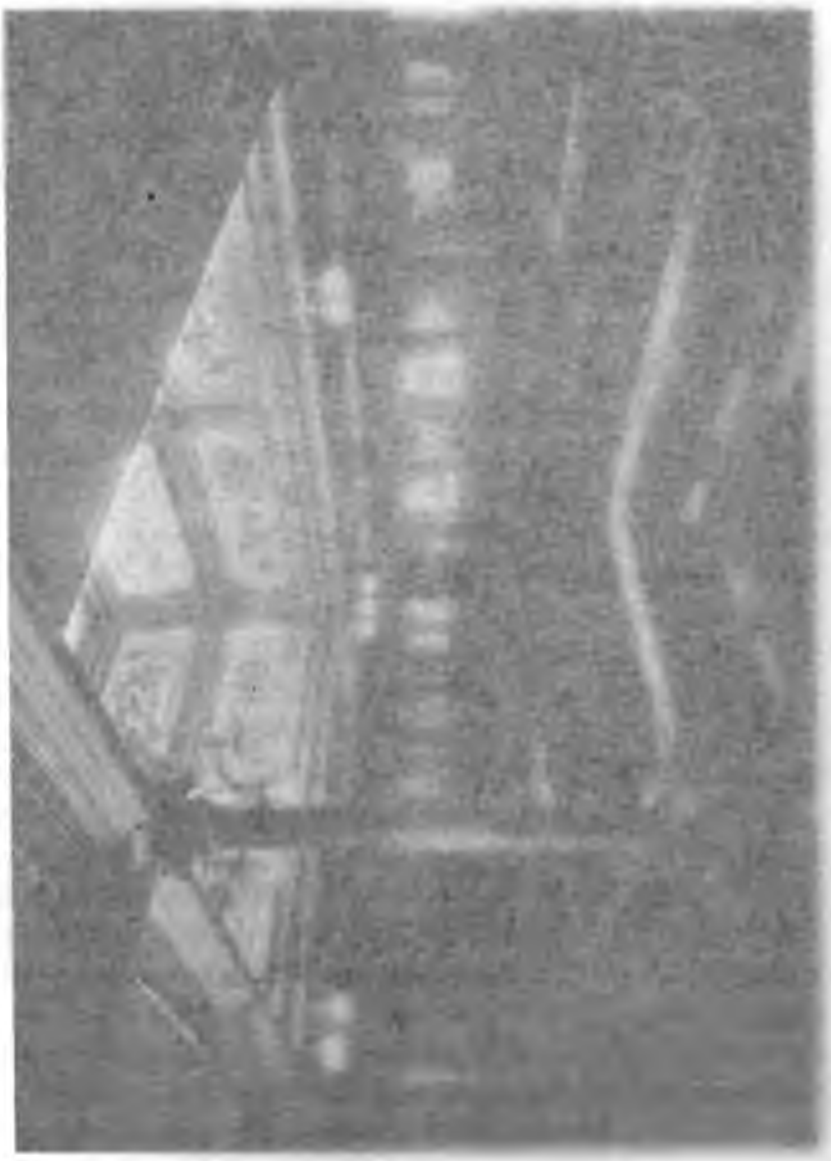
Съ своей стороны, управляющій морскимъ министерствомъ генералъ-адъютантъ Шестаковъ указалъ на необходимость возложить на Добровольный флотъ извѣстныя по отношенію къ правительству обязательства, а именно: требованіе отъ судовъ Добровольнаго флота извѣстной скорости хода, уменьшеніе тарифа на перевозку лицъ и грузовъ, посылаемыхъ правительствомъ, и безвозмездную перевозку почтовой корреспонденціи и почтовыхъ грузовъ во Владивостокъ и наши порты на Востокѣ вообще.

Результатомъ этихъ сношеній было внесенное министромъ финансовъ въ февралѣ 1883 г. представленіе въ Государственный Совѣтъ, въ которомъ испрашивалось: 1) о назначеніи Добровольному флоту помильной платы за содержаніе ежегодно пяти рейсовъ между Одессою, Владивостокомъ и Сахалиномъ, съ заходомъ на обратномъ пути въ Нагасаки, Шанхай, Ханькоу и Сингапуръ, по 5 р. за каждую пройденную милю, въ четырехлѣтіе 1883-1886 г., по 4 р. въ пятилѣтіе съ 1887-1891 г. и по 3 р. въ пятилѣтіе съ 1892-1896 г., и 2) о выдачѣ Добровольному флоту 500.000 р. за рейсы, уже совершенные въ 1882 г., и 507.075 р. за рейсы 1883 г. За эту правительственную субсидію на Общество Добровольнаго флота налагалось обязательство совершать эти рейсы со среднею скоростью не менѣе 9 миль въ часъ, по всѣмъ линіямъ перевозить безплатно почту, курьеровъ и фельдъегерей, а военныхъ и морскихъ чиновъ, а также переселенцевъ перевозить по особымъ, утверждаемымъ министромъ финансовъ уменьшеннымъ тарифамъ.

Тѣмъ временемъ, слухи о предполагавшемся субсидированіи Добровольнаго флота проникли въ печать

и общество и привлекли на себя вниманіе какъ частныхъ предпринимателей, такъ и нѣкоторыхъ пароходныхъ предпріятій. Стали раздаваться голоса, проповѣдывавшіе необходимость преобразованія Общества Добровольнаго флота въ акціонерное общество, или о сліяніи его съ какимъ-либо изъ существующихъ пароходныхъ предпріятій, напр. Русскимъ обществомъ пароходства и торговли, такъ какъ только при такомъ преобразованіи или сліяніи можно было, будто-бы, вывести дѣло Добровольнаго флота изъ того затруднительнаго положенія, въ которомъ оно находилось, когда оно вынуждено было обратиться къ правительству за денежною помощью.

Нельзя, конечно, отвергать тѣхъ преимуществъ, которыя представляютъ общества, учреждаемыя на чисто коммерческихъ основаніяхъ для извлеченія дохода отъ какого-либо предпріятія, но нельзя было также не усматривать, что ничтожное развитіе промышленности и торговой дѣятельности въ Приморской области Восточной Сибири, дѣлающее возможнымъ водвореніе монопольнаго характера во всѣ вообще коммерческія предпріятія, связанныя съ этимъ краемъ, а также необходимость поддержанія нашей торговли на Востокѣ ради политическихъ цѣлей,—требуютъ болѣе, чѣмъ въ какомъ-либо другомъ случаѣ, особой заботливости со стороны правительства о томъ, чтобы интересы населенія нашей восточной окраины и возникающей тамъ торговли не были съ самаго начала отодвинуты на второй планъ интересами частныхъ предпринимателей, а также, чтобы государственная субсидія обращалась не только на увеличеніе доходности предпріятія, но и къ достиженію преслѣдуемыхъ правительствомъ цѣлей. При затруднительности правительственнаго контроля вообще надъ дѣйствіями пароходныхъ предпріятій, а тѣмъ болѣе



1
с
7
в
в
б
ин
гс
ли
пр
те
дѣ

Музыкальный салонъ парохода «Москва».

въ столь отдаленныхъ мѣстностяхъ, полуправительственная организація, приданная Добровольному флоту, представляла бо́льшія гарантіи въ соотвѣтствующей съ правительственными видами дѣятельности, чѣмъ общества, устроенныя на акціонерномъ началѣ.

Наконецъ, совершенно исключительныя условія, при которыхъ учредился Добровольный флотъ, дѣлаютъ положительно неосуществимымъ примѣненіе къ нему акціонернаго начала. Пожертвованія поступали не только отъ отдѣльныхъ лицъ, но и отъ общественныхъ учрежденій и цѣлыхъ группъ лицъ, и при томъ въ весьма неодинаковомъ размѣрѣ, отъ копѣекъ до 100.000 р., а потому при устройствѣ акціонернаго общества было-бы совершенно невозможно предоставить каждому жертвователю соотвѣтственное участіе въ дѣлахъ и прибыляхъ Общества. Предоставить-же пожертвованный капиталъ для эксплоатаціи группѣ какихъ-либо частныхъ предпринимателей—не соотвѣтствовало-бы совершенно цѣли пожертвованія и сводило-бы къ нулю тотъ подъемъ народнаго патріотизма, который создалъ безпримѣрное въ исторіи народовъ учрежденіе, именуемое Добровольнымъ флотомъ.

Тѣмъ не менѣе голоса изъ прессы и общества стали проникать въ нѣкоторыя офиціальныя сферы и находить благосклонныхъ слушателей среди людей, имѣвшихъ власть и вліяніе. Можно было опасаться за дальнѣйшее существованіе Добровольнаго флота, за нерушимость этого памятника патріотическаго порыва русскаго народа.

Но, къ счастью, Добровольный флотъ не переставалъ близко интересовать своего Августѣйшаго покровителя. Государь Императоръ, въ своей заботливости объ увѣковѣченіи этого дорогого его сердцу памятника, 14 марта 1883 г. Высочайше повелѣть соизволилъ: «Обществу

Добровольнаго флота отнынѣ состоять въ вѣдѣніи морского министерства. Управляющему морскимъ министерствомъ представить черезъ Комитетъ Министровъ соображенія о порядкѣ и способахъ передачи судовъ и всѣхъ средствъ Общества въ морское вѣдомство, съ тѣмъ, чтобы успѣшно начатое Обществомъ сообщеніе съ портами Восточнаго океана не прерывалось».

Дѣйствительно, Добровольный флотъ, комплектуемый военно-морскими чинами, имѣющій въ мирное время назначеніе поддерживать свои суда, а по возможности и команды ихъ, въ состояніи готовности къ крейсерской службѣ и, наконецъ, обязанный слѣдить за развитіемъ техники морского дѣла, съ цѣлью введенія на своихъ судахъ новѣйшихъ усовершенствованій, тѣмъ самымъ поставленъ въ совершенно отличныя отъ прочихъ пароходныхъ обществъ условія, не оправдывавшія того отчужденія отъ морского вѣдомства, въ которомъ онъ до того времени находился. Вмѣстѣ съ тѣмъ, оцѣнивая по достоинству услуги, оказанныя отечественной торговлѣ и промышленности всею предшествовавшею коммерческою дѣятельностью Добровольнаго флота, и въ особенности содержаніемъ линіи сообщенія съ Дальнимъ Востокомъ, Его Величество соизволилъ особенно указать, чтобы на будущее время Добровольный флотъ не только не покидалъ этой дѣятельности, но, напротивъ, стремился къ дальнѣйшему развитію ея.

Такимъ образомъ, Высочайшимъ повелѣніемъ 14 марта 1883 г. положенъ былъ конецъ всякимъ посягательствамъ на извращеніе основной идеи Добровольнаго флота и на эксплоатацію его въ пользу частныхъ интересовъ, и вмѣстѣ съ тѣмъ укрѣплено за нимъ его значеніе и роль въ нашихъ торговыхъ сношеніяхъ съ Востокомъ. Этимъ-же Высочайшимъ повелѣніемъ на морское мини-

стерство возлагалось обязательство проектировать въ системѣ управленія Добровольнымъ флотомъ коренныя измѣненія, вызываемыя какъ обращеніемъ Добровольнаго флота въ правительственное учрежденіе, такъ и необходимостью болѣе правильнаго примѣненія коммерческаго начала, положеннаго въ основаніе организаціи Добровольнаго флота въ мирное время.

Вслѣдствіе этого, управляющимъ морскимъ министерствомъ, въ апрѣлѣ того-же года, было внесено въ Комитетъ Министровъ представленіе о порядкѣ и способахъ Высочайше указанной передачи судовъ и средствъ Общества Добровольнаго флота въ непосредственное вѣдѣніе морского министерства и о порядкѣ управленія этими судами и средствами послѣ ихъ передачи. Генералъ-адъютантъ Шестаковъ предполагалъ образовать въ составѣ морского министерства особое «Управленіе Восточнымъ пароходствомъ», которому и должны были быть переданы суда и средства Добровольнаго флота. Необходимость образованія такого спеціальнаго учрежденія для завѣдыванія судами Общества Добровольнаго флота послѣ его упраздненія вытекало изъ тѣхъ соображеній, что если одна половина назначенія и дѣятельности Добровольнаго флота—содержаніе его судовъ и командъ въ постоянной готовности къ крейсерской службѣ—не представляла никакого затрудненія къ полному сліянію Добровольнаго флота съ военнымъ, то другая сторона той-же дѣятельности, сторона чисто коммерческая, находится въ совершенно иныхъ условіяхъ и подчиненіе ея формамъ казеннаго управленія не могло-бы совершиться безъ опасенія потерять при этомъ то довѣріе, которымъ начинало пользоваться среди купечества упраздняемое Общество и нанести тѣмъ самымъ неминуемый ущербъ дѣлу.

Вслѣдствіе этого, ген.-ад. Шестаковъ полагалъ, что Добровольный флотъ и на будущее время долженъ существовать на свои особыя средства, а самое управленіе этимъ флотомъ, по переходѣ его въ морское вѣдомство, должно быть организовано на началахъ, отдѣльныхъ отъ организаціи военнаго флота. Такое управленіе должно было-бы состоять изъ двухъ представителей отъ морского министерства, по одному отъ министерства финансовъ и отъ московскаго Общества содѣйствія торговому мореплаванію и инспектора пароходства.

Выработанный на этихъ основаніяхъ проектъ «Положенія объ управленіи Восточнымъ пароходствомъ» встрѣтилъ возраженіе со стороны министра финансовъ.

Н. Х. Бунге находилъ, во-первыхъ, что замѣна наименованія «Добровольный флотъ» Восточнымъ пароходствомъ не имѣетъ никакого оправданія; сохраненіе этому флоту названія «Добровольный» имѣетъ, съ одной стороны, справедливое основаніе въ виду тѣхъ обстоятельствъ, при которыхъ совершилось образованіе этого флота, а съ другой—могло-бы устранить тѣ неудобства, которыя вообще встрѣчаетъ всякое промышленное предпріятіе, измѣняющее прежнюю фирму, уже усвоенную публикой и пріобрѣвшую бо́льшую или меньшую извѣстность. Во-вторыхъ, по мнѣнію министра финансовъ, если непосредственнымъ подчиненіемъ морскому министерству обезпечивалось военное назначеніе «Восточнаго пароходства» или Добровольнаго флота, то едва-ли коммерческая сторона выиграла-бы отъ новаго предполагаемаго устройства. Управленіе Добровольнымъ флотомъ находилось въ рукахъ жертвователей, которые, хотя и не были непосредственно заинтересованы въ прибыльности операцій, но, по крайней мѣрѣ, какъ жертвователи, принявшіе на себя извѣстныя обязательства, могли заботиться о

томъ, чтобы пожертвованія достигали своей цѣли. Едва-ли можно было ожидать, чтобы новое управленіе изъ четырехъ лицъ образовало болѣе дѣятельную коммерческую силу. Лица эти, получая постоянное жалованье, по самому своему положенію едва-ли могутъ замѣнить собою дѣятелей изъ торговаго класса. Два члена по назначенію отъ морского министерства, безъ сомнѣнія, полезны, но только для морского дѣла, а должности членовъ министерства финансовъ и московскаго Общества содѣйствія торговому мореходству легко могли-бы обратиться въ безполезныя синекуры.

Гораздо цѣлесообразнѣе было-бы, по мнѣнію Н. Х. Бунге, привлеченіе въ составъ управленія членовъ-жертвователей, заинтересованныхъ внѣшнею торговлею съ Востокомъ, безъ назначенія имъ постояннаго жалованья, но съ предоставленіемъ имъ нѣкотораго участія въ прибыляхъ. Такіе участники могли-бы съ бо́льшимъ успѣхомъ заботиться о доставленіи пароходству грузовъ и быть полезными посредниками между управленіемъ и отправителями товаровъ. Если-бы представилось затрудненіе найти такихъ лицъ изъ членовъ-жертвователей, то слѣдовало-бы пригласить ихъ изъ среды московскаго, петербургскаго и одесскаго купечества.

Изъ сопоставленія приведенныхъ мнѣній ген.-ад. Шестакова и Н. Х. Бунге видно, какъ различно смотрѣли въ высшихъ правительственныхъ сферахъ на самый характеръ организаціи такого, не имѣющаго прецедентовъ, учрежденія, какимъ является Добровольный флотъ. Помимо самобытности тѣхъ обстоятельствъ, при которыхъ создался Добровольный флотъ, главнѣйшая трудность, съ которою приходилось считаться, состоитъ въ двоякомъ назначеніи этого флота—для коммерческихъ и для военныхъ цѣлей. Если успѣхъ коммерческаго дѣла зависитъ

отъ того, въ какой степени заинтересованы въ его прибыльности участвующія въ немъ и завѣдывающія имъ лица, то достиженіе военныхъ цѣлей требуетъ ближайшаго участія морского министерства для подготовленія судовъ и экипажей къ ихъ назначенію во время военныхъ дѣйствій.

Въ виду высказанныхъ министромъ финансовъ соображеній, ген.-ад. Шестаковымъ былъ переработанъ проектъ положенія о «Добровольномъ Восточномъ пароходствѣ», какъ было переименовано первоначально предположенное «Восточное пароходство», при чемъ въ новомъ проектѣ коллегіальное управленіе этимъ учрежденіемъ замѣнено единоличнымъ, какъ болѣе отвѣчающимъ принадлежности этого учрежденія къ составу казеннаго вѣдомства. Предполагалось, именно, во главѣ учрежденія поставить инспектора пароходства, дѣйствующаго подъ непосредственнымъ наблюденіемъ управляющаго министерствомъ, а для дѣлопроизводства въ управленіи учредить должности помощника инспектора, секретаря, бухгалтера, контролера и пр.

Вслѣдъ затѣмъ, однако, ген.-ад. Шестаковъ испросилъ Высочайшее соизволеніе на перенесеніе дѣла объ утвержденіи проекта положенія объ управленіи Добровольнымъ флотомъ изъ Комитета Министровъ въ Государственный Совѣтъ, для совокупнаго разсмотрѣнія этого дѣла съ внесеннымъ уже въ Совѣтъ министромъ финансовъ вопросомъ о субсидіи этому флоту, и вмѣстѣ съ тѣмъ включилъ въ смѣту морского министерства условнымъ кредитомъ на 1884 г. сумму въ 602.740 руб., на помильную плату Добровольному флоту за намѣченные на тотъ годъ рейсы на Дальній Востокъ.

Государственный Совѣтъ нашелъ, что подлежавшіе его разсмотрѣнію вопросы о порядкѣ передачи Добро-

вольнаго флота въ вѣдѣніе морского министерства и объ устройствѣ на правильныхъ началахъ управленія этимъ флотомъ, требуютъ болѣе подробной предварительной разработки, при чемъ высказалъ, что при проектированномъ характерѣ управленія Добровольнымъ флотомъ, не говоря уже о дознанной опытомъ убыточности веденія коммерческихъ предпріятій казенными управленіями, нельзя не опасаться возникновенія международныхъ затрудненій, такъ какъ державы имѣли бы основаніе признавать суда Добровольнаго флота, хотя и плавающія подъ особымъ, присвоеннымъ имъ флагомъ, принадлежащими къ составу нашего военнаго флота.

По этимъ соображеніямъ, Государственный Совѣтъ призналъ необходимымъ передать эти вопросы, равно какъ и предположенія о назначеніи Добровольному флоту субсидіи, управляющему морскимъ министерствомъ, предоставивъ ему подвергнуть ихъ пересмотру въ особой комиссіи изъ представителей отъ министерствъ: морского, финансовъ, иностранныхъ дѣлъ и юстиціи, а также отъ государственнаго контроля, и внести выработанныя соображенія на разсмотрѣніе Государственнаго Совѣта.

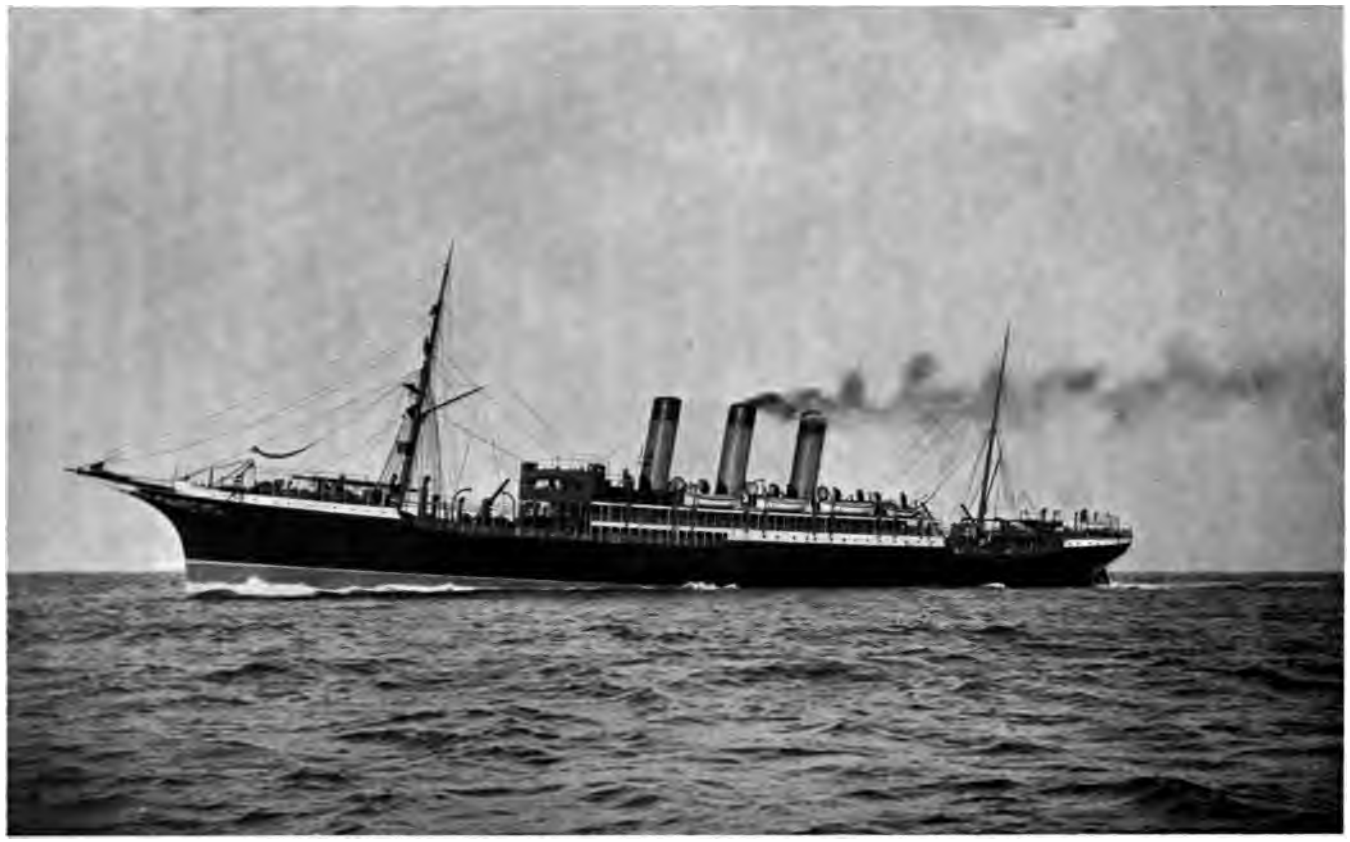
Вмѣстѣ съ тѣмъ, въ виду необходимости установленія временнаго порядка завѣдыванія дѣлами и средствами Общества Добровольнаго флота, впредь до окончательной разработки вопросовъ, послѣдствіемъ которыхъ явится его закрытіе, Государственный Совѣтъ нашелъ наиболѣе удобнымъ присвоить управляющему морскимъ министерствомъ званіе непремѣннаго предсѣдателя Общества Добровольнаго флота, возложивъ на него, временно, впредь до упраздненія Общества, распоряженіе по управленію флотомъ. При такихъ условіяхъ управляющему морскимъ министерствомъ открывалась

возможность вступить безотлагательно въ завѣдываніе дѣлами Общества, въ качествѣ главнаго въ немъ распорядителя, при содѣйствіи существовавшихъ въ Обществѣ учрежденій для веденія счетоводства, отчетности и т. п., и сообразить и успѣшно подготовить переходъ къ новому порядку завѣдыванія Добровольнымъ флотомъ.

Относительно вопроса о назначеніи Добровольному флоту субсидіи, Государственный Совѣтъ находилъ, что предстоявшая разработка всего дѣла не должна служить препятствіемъ къ принятію мѣръ, необходимыхъ для наиболѣе успѣшнаго достиженія указанной Государемъ Императоромъ цѣли — поддержанія прежней полезной дѣятельности этого флота. А потому и въ виду заявленія ген.-ад. Шестакова о томъ, что представляется удобный случай для выгодной покупки крайне нужнаго для сообщенія съ Дальнимъ Востокомъ быстроходнаго парохода («Москва» вторая), Совѣтъ призналъ полезнымъ отпустить Добровольному флоту 750.000 р. на покупку этого парохода, съ зачетомъ въ эту сумму ассигнованныхъ уже ему 602.740 руб. на помильную плату.

Эти предположенія Государственнаго Совѣта были Высочайше утверждены 27 марта 1884 г., и такимъ образомъ оформился переходъ Добровольнаго флота въ вѣдѣніе управляющаго морскимъ министерствомъ, въ качествѣ предсѣдателя Общества, ближайшее завѣдываніе дѣлами котораго было сохранено за инспекторомъ Общества.

Къ тому времени Правленіе Общества, кромѣ инспектора, составляли: помощникъ его, секретарь (онъ же казначей), бухгалтеръ, контролеръ и небольшой штатъ лицъ для веденія счетоводства и дѣлопроизводства. За состоявшеюся уже передачею судовъ Добровольнаго флота въ вѣдѣніе управляющаго морскимъ



Пароходъ «Смоленскъ».

министерствомъ, оставалось лишь передать ему-же всѣ суммы и денежные документы отъ прежняго казначея Общества, гофъ-маклера М. Фальке, что и состоялось въ апрѣлѣ 1884 года.

Тотчасъ по воспослѣдовавшемъ Высочайшемъ утвержденіи изложеннаго выше мнѣнія Государственнаго Совѣта, была образована при морскомъ министерствѣ комиссія *) для разработки новаго положенія о Добровольномъ флотѣ. Въ частности, комиссіи этой предстояло высказаться по слѣдующимъ вопросамъ: о числѣ рейсовъ на Востокъ, о формѣ и размѣрѣ правительственной субсидіи Добровольному флоту, о примѣненіи къ этому флоту коммерческаго начала дѣятельности и порядкѣ управленія имъ.

Для опредѣленія числа обязательныхъ рейсовъ на Востокъ было принято въ соображеніе пассажирское и грузовое движеніе въ 1884 г., которое выразилось въ перевозкѣ 5.400 человѣкъ, 419.000 пуд. разнаго груза и 11.115 тоннъ чая. Чтобы удовлетворить этой потребности, необходимо не менѣе 7 рейсовъ въ годъ, при чемъ общій пробѣгъ пароходовъ будетъ простираться до 141.000 мили. Предполагая обязать Добровольный флотъ къ содержанію опредѣленнаго числа рейсовъ, комиссія признала, что субсидія правительства должна выразиться въ формѣ приплаты по числу пройденныхъ пароходами миль, какъ это примѣняется къ другимъ пароходнымъ обществамъ, субсидируемымъ правительствомъ.

*) Подъ предсѣдательствомъ капитана 1-го ранга А. М. Линдена, изъ членовъ: отъ морского министерства — кап. 1 р. С. Валицкаго и кап. 2 р. М. Вахтина, министерства финансовъ — ст. сов. А. Потемкина, министерства юстиціи — кол. сов. А. Булгакова, государственнаго контроля — кол. сов. П. Исакова и министерства иностранныхъ дѣлъ — надв. сов. Н. Баторскаго.

Для опредѣленія размѣра этой субсидіи комиссія приняла данныя операціоннаго 1884 года, изъ которыхъ усматривалось, что на каждую милю пробѣга приходится 9 р. 85 к. дохода при расходѣ въ 9 р. 59 к., безъ всякаго отчисленія на погашеніе стоимости пароходовъ и въ страховой капиталъ. Если-же принять размѣръ отчисленія на погашеніе въ 6% и на образованіе страхового капитала въ 7% (сообразно съ размѣромъ преміи, взимавшейся въ то время русскими и иностранными страховыми обществами), то расходъ на милю опредѣлится въ 13 р. 64 к., т. е. на 3 р. 79 к. превышающимъ доходъ. Затѣмъ, въ виду необходимости гарантировать нѣкоторую сумму на непредвидѣнныя надобности и на усиленіе денежныхъ средствъ Добровольнаго флота для того, чтобы, расчитывая на нихъ, онъ могъ соотвѣтственно понижать фрахтъ и тѣмъ привлекать къ себѣ грузы, комиссія признала болѣе чѣмъ умѣренною прибавку по 46 коп. на милю. Такимъ образомъ, слагаясь изъ двухъ суммъ (3 р. 79 к. + 46 к.), вся правительственная приплата опредѣлилась въ 4 р. 25 к. на милю, что, за общій пробѣгъ въ 141.000 милю, составляло 599.250 р., или кругло 600.000 р. въ годъ.

Для успѣшнаго развитія своего въ смыслѣ торговаго предпріятія, признано было необходимымъ предоставить Добровольному флоту извѣстный просторъ дѣйствій и освободить его отъ тѣхъ стѣснительныхъ формъ казеннаго управленія, счетоводства и отчетности, которыя обязательны для чисто правительственныхъ учрежденій. Поэтому предположено было установить, чтобы всѣ операціи Добровольнаго флота производились на коммерческомъ основаніи, съ подчиненіемъ, однако, кассовыхъ оборотовъ его государственному контролю, которому должно принадлежать право

свидѣтельствовать во всякое время какъ денежныя суммы, такъ и матеріальныя имущества этого флота.

За симъ оставалось изыскать наилучшій способъ управленія Добровольнымъ флотомъ. Исходя изъ того соображенія, что ежегодные обороты Добровольнаго флота достигали въ то уже время до $2^1/_2$ милліоновъ руб. и что при производствѣ торговыхъ операцій и снабженіи пароходовъ всѣмъ необходимымъ требуются разнообразныя свѣдѣнія, комиссія полагала управленіе всѣмъ дѣломъ Добровольнаго флота ввѣрить коллегіальному учрежденію, подъ наименованіемъ *Комитета*, дѣйствующему подъ высшимъ наблюденіемъ управляющаго морскимъ министерствомъ. Въ составъ этого Комитета должны были войти три представителя морского министерства (въ томъ числѣ предсѣдатель), такъ какъ операціи Добровольнаго флота имѣютъ по преимуществу характеръ мореходный, и два представителя отъ биржевыхъ комитетовъ — московскаго и петербургскаго, которые будутъ полезны своими указаніями по торговой части. За труды по занятіямъ въ Комитетѣ признавалось справедливымъ назначить изъ суммъ Добровольнаго флота постоянное содержаніе: предсѣдателю въ размѣрѣ 3.000 р. въ годъ, а членамъ по 1.500 р. каждому и кромѣ того небольшое процентное вознагражденіе изъ чистой прибыли.

Ближайшее завѣдываніе всѣми дѣлами флота ввѣрялось инспектору. Дѣйствуя въ предѣлахъ данной ему инструкціи и отвѣчая передъ Комитетомъ за всѣ свои распоряженія, инспекторъ является исполнительнымъ органомъ по всѣмъ частямъ управленія, а какъ совѣщательный членъ Комитета, онъ тѣмъ самымъ будетъ поддерживать постоянныя, живыя отношенія черезъ свое посредство между Комитетомъ и всѣми остальными учреж-

деніями Добровольнаго флота и торговыми кліентами его. Вознагражденіе инспектора было предположено въ размѣрѣ 6.000 руб. въ годъ и 1% съ чистой прибыли.

При наступленіи военнаго времени пароходы Добровольнаго флота, со всѣми ихъ инвентарными принадлежностями, зачисляются въ военный флотъ, а по окончаніи войны Добровольный флотъ вновь формируется изъ принадлежавшихъ ему пароходовъ, при чемъ управляющій морскимъ министерствомъ, по соглашенію съ министромъ финансовъ и государственнымъ контролеромъ, опредѣляетъ порядокъ и условія возстановленія дѣятельности Добровольнаго флота.

Выработанный комиссіею на этихъ главныхъ основаніяхъ проектъ положенія о Добровольномъ флотѣ былъ внесенъ въ декабрѣ 1885 г. въ Государственный Совѣтъ, гдѣ онъ подвергся нѣкоторымъ существеннымъ измѣненіямъ, но въ общемъ былъ признанъ соотвѣтствовавшимъ предначертанной Государемъ Императоромъ цѣли — поддержанія прежней полезной дѣятельности этого флота.

Прежде всего Государственный Совѣтъ замѣтилъ, что сдѣланное въ проектѣ указаніе на двоякое назначеніе Добровольнаго флота: въ мирное время—содѣйствовать упроченію и развитію отечественной морской торговли, а при наступленіи войны — служить цѣлямъ военнымъ, едва-ли представляется желательнымъ. Не должно забывать, что Добровольный флотъ, по закрытіи частнаго общества, завѣдывавшаго имъ, будетъ составлять правительственное учрежденіе. Поэтому всякое указаніе въ проектѣ новаго положенія о Добровольномъ флотѣ на военное его значеніе могло-бы подать поводъ иностраннымъ государствамъ признавать суда его принадлежащими къ составу нашего военнаго

флота. Для устраненія могущихъ произойти отсюда затрудненій для дѣятельности Добровольнаго флота, Государственный Совѣтъ предпочелъ опредѣлить въ положеніи о немъ исключительно значеніе его въ мирное время какъ *правительственно-промышленнаго и транспортнаго предпріятія*. Во избѣжаніе-же сомнѣній относительно того, что указанною постановкою дѣла ни въ чемъ не измѣняется крейсерское значеніе Добровольнаго флота во время войны, согласно мысли первоначальныхъ его учредителей, Совѣтъ оговорилъ, что, въ случаѣ военныхъ дѣйствій, положеніе о Добровольномъ флотѣ временно пріостанавливается впредь до минованія военныхъ обстоятельствъ, при чемъ суда этого флота поступаютъ въ полное распоряженіе морского министерства.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, для возможно полнаго проведенія принципа коммерческаго предпріятія по отношенію къ Добровольному флоту, по мнѣнію Государственнаго Совѣта слѣдовало-бы считать этотъ флотъ *независимымъ* отъ морского министерства учрежденіемъ, завѣдываніе коимъ возлагается *лично* на управляющаго морскимъ министерствомъ, сверхъ прямыхъ его по этому званію обязанностей.

Относительно проектированнаго состава Комитета Государственный Совѣтъ находилъ, что едва-ли можно ожидать, чтобы члены отъ биржевыхъ комитетовъ принимали дѣятельное участіе въ дѣлахъ Добровольнаго флота. Получая постоянное жалованье, въ опредѣленномъ размѣрѣ, и не будучи лично заинтересованы въ прибыльности предпріятія, эти члены, по всей вѣроятности, равнодушно отнеслись-бы къ своимъ обязанностямъ по управленію флотомъ. Съ другой стороны, многочисленный составъ Комитета также мало обезпечивалъ-бы

успѣшное веденіе дѣла. Поэтому Совѣтъ предпочелъ замѣнить двухъ членовъ отъ биржевыхъ комитетовъ однимъ членомъ отъ министерства финансовъ, призваннаго заботиться о развитіи торговли и промышленности въ государствѣ.

Наконецъ, принимая во вниманіе, что срокъ дѣйствія издаваемаго положенія о Добровольномъ флотѣ предполагалось ограничить въ видѣ опыта шестью годами, Государственный Совѣтъ нашелъ болѣе правильнымъ присвоить этому положенію названіе «временнаго», предоставивъ управляющему морскимъ министерствомъ, передъ истеченіемъ срока дѣйствія этого временнаго положенія, представить Государственному Совѣту о тѣхъ измѣненіяхъ и дополненіяхъ въ этомъ положеніи, въ коихъ можетъ представиться надобность по указанію шестилѣтняго опыта.

Составленное на этихъ основаніяхъ «Временное положеніе о Добровольномъ флотѣ» *) удостоилось Высочайшаго утвержденія 24 февраля 1886 г., и одновременно съ введеніемъ его въ дѣйствіе послѣдовало фактическое упраздненіе существовавшаго дотолѣ Общества Добровольнаго флота.

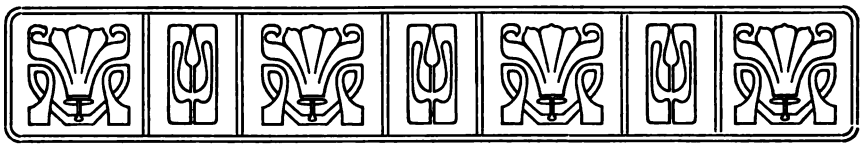
На основаніи этого положенія суда Добровольнаго флота должны были совершать не менѣе семи срочныхъ рейсовъ между Одессою и портами Восточнаго океана, составляющихъ въ общей сложности не менѣе 141.000 миль, за которыя флотъ получалъ субсидію отъ казны въ размѣрѣ 4 р. 25 к. за каждую пройденную милю, съ тѣмъ, чтобы субсидія эта не превышала 600.000 руб. въ годъ. За эту субсидію Добровольный флотъ обязывался перевозить безплатно почту, курьеровъ и фельдъ-

*) См. приложеніе № 8.

егерей и по особому пониженному тарифу лицъ, состоящихъ на государственной службѣ на Дальнемъ Востокѣ, а также поселенцевъ, отправляемыхъ отдѣльно или партіями. Съ своей стороны, министерства морское, военное и внутреннихъ дѣлъ обязывались, въ случаѣ надобности въ перевозкѣ пассажировъ и грузовъ по содержимымъ Добровольнымъ флотомъ линіямъ, предоставлять такую перевозку исключительно этому флоту, и лишь въ случаѣ отказа его выполнить перевозку, министерства эти могли обращаться къ другимъ лицамъ или обществамъ; отказъ-же со стороны Добровольнаго флота отъ перевозки пассажировъ и грузовъ по требованію этихъ вѣдомствъ допускался лишь въ томъ случаѣ, если Добровольный флотъ уже ранѣе того обязался другими перевозками.

Въ маѣ 1886 г. послѣдовало опубликованіе Высочайше утвержденнаго временнаго положенія о Добровольномъ флотѣ и организація Комитета, къ которому перешли отъ упраздненнаго Общества 7 пароходовъ, стоимостью въ 4.200.000 руб., и недвижимое имущество (склады, пристани и пр.) на 44.000 рублей. По балансу Общества на 1 января 1886 г. превышеніе дохода надъ расходомъ выразилось суммою въ 174.200 руб., и заработано было фрахта 1.160.900 руб., а по смѣтѣ на 1886 г. заработокъ этотъ предвидѣлся въ суммѣ свыше 1.300.000 рублей.

Къ іюню 1886 г. организовался Комитетъ Добровольнаго флота, который тотчасъ-же вступилъ въ управленіе флотомъ, принявъ отъ бывшаго Общества имущество, дѣла и денежные документы.



Глава IV.

Комитетъ Добровольнаго флота.—Общее направленіе его дѣятельности.—Временное Положеніе о Добровольномъ флотѣ 1892 года.—Вытекающія изъ этого Положенія обязательства для Добровольнаго флота.—Судостроительная программа Добровольнаго флота и ея выполненіе.

Къ іюню 1886 г. вновь учрежденный Комитетъ Добровольнаго флота сформировался въ составѣ: предсѣдателя—вице-адмирала Н. Н. Андреева, членовъ: отъ морского министерства—генералъ-маіора А. М. Линдена и капитана 2-го ранга М. Ф. Бѣлкина, отъ министерства финансовъ—ст. сов. В. Я. Голубева [1]) и представителя государственнаго контроля—д. ст. сов. С. В. Завойко. Инспекторомъ общества состоялъ капитанъ 2-го ранга М. В. Вахтинъ и помощникомъ его сначала капитанъ 2-го р. Г. Д. Зигури, а потомъ лейтенантъ А. О. Рождественскій. Канцелярію Комитета составляли: секретарь—М. П. Карпинскій, бухгалтеръ—Ф. А. Дегтеревъ, завѣдывающій личнымъ составомъ—М. К. Прудниковъ, иностранный корреспондентъ—М. Ю. Поггенполь и небольшой штатъ конторщиковъ и писцовъ [2]).

[1]) Замѣстителемъ В. Я. Голубева, находившагося въ то время въ служебной командировкѣ, былъ назначенъ кол. сов. В. И. Тимирязевъ, нынѣ товарищъ министра финансовъ.

[2]) Комитетъ помѣщался въ д. № 12 по Екатерининскому каналу, у Казанскаго моста, занимая небольшую квартиру въ пять комнатъ.

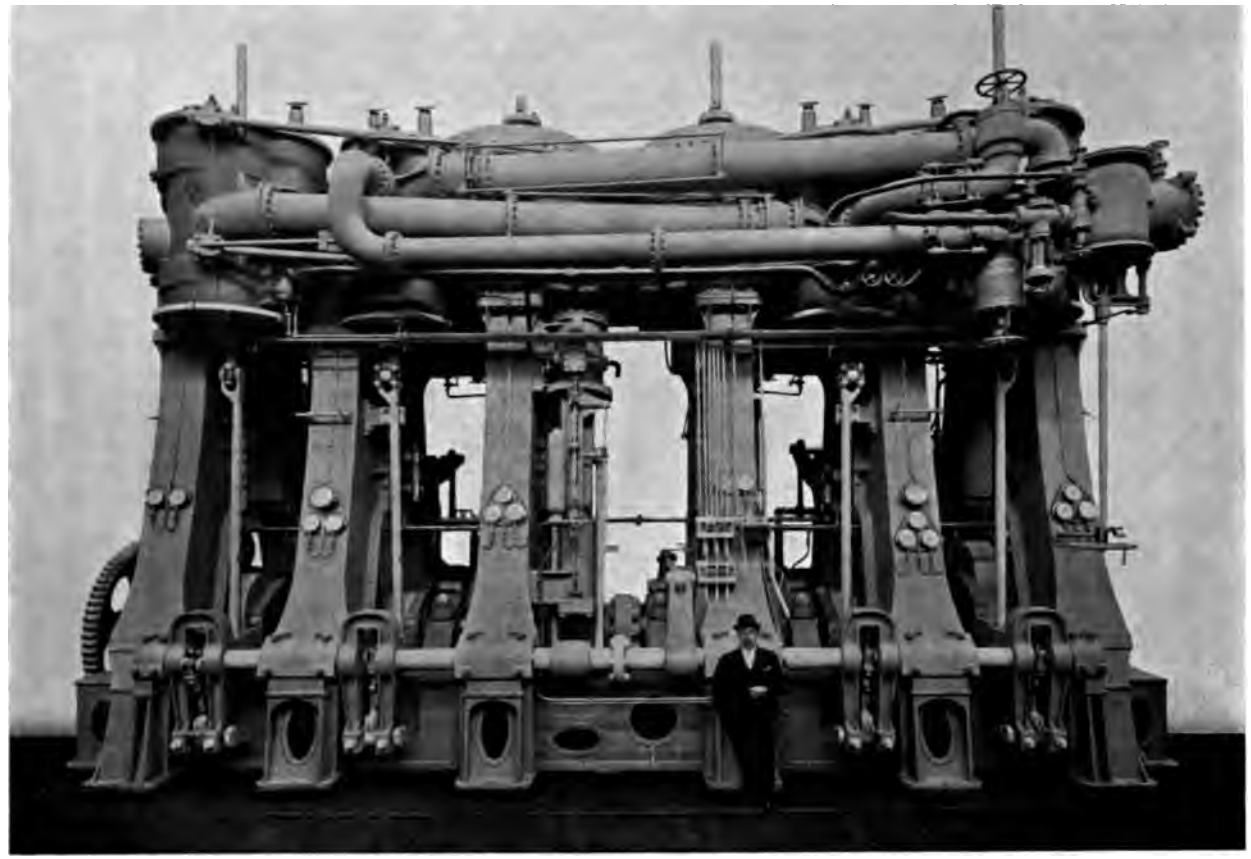
Комитетъ принялъ въ свое вѣдѣніе дѣла Добровольнаго флота 21 іюня 1886 г., когда состоялось первое его засѣданіе, почему на ходъ дѣлъ того года онъ уже не могъ оказать полнаго своего вліянія, такъ какъ въ то время пароходы флота находились на обратномъ пути изъ Владивостока и пріискивать для нихъ обратные грузы было уже поздно.

Поэтому Комитетъ, на первыхъ порахъ своей дѣятельности, занялся выясненіемъ причинъ, вліявшихъ на малодоходность операцій Добровольнаго флота, не позволявшую ему списывать что-либо изъ своихъ прибылей на погашеніе стоимости пароходовъ, достигшей къ тому времени цифры 4.800.262 руб., тогда какъ первоначальная стоимость поступившихъ въ вѣдѣніе Комитета семи пароходовъ составляла 4.118.187 руб., считая даже въ этой суммѣ первоначальный капитальный ремонтъ ихъ.

Обозрѣвая дѣятельность только что упраздненнаго Общества Добровольнаго флота, слѣдовало признать, что Общество напрягало всѣ усилія къ привлеченію грузовъ для своихъ пароходовъ и къ развитію прямыхъ торговыхъ сношеній Европейской Россіи съ Дальнимъ Востокомъ. На первыхъ же порахъ дѣятельности Добровольнаго флота выяснилось, что пароходная линія, оканчивающаяся во Владивостокѣ, представляется только полумѣрою въ смыслѣ оживленія этого отдаленнаго края, такъ какъ Владивостокъ, со всею прилежащею къ нему мѣстностью, не могъ считаться сколько-нибудь существеннымъ рынкомъ для вывозныхъ изъ Россіи товаровъ, въ которыхъ нуждался главнымъ образомъ Амуръ съ его обширнымъ райономъ. Въ виду этого, Добровольнымъ флотомъ были приняты мѣры къ продленію линіи сообщенія до Николаевска, для чего былъ пріобрѣтенъ мелкосидящій пароходъ «Владивостокъ». Успѣхъ этой

имѣлъ побужденіе предпринять и самый рядъ другихъ къ тому же облегченія способовъ доставки грузовъ въ помянутый край. Такъ равно и вывозы русскими товарами таковыхъ же иностранныхъ, которые до того времени почти исключительно туда доставлялись. По ближайшемъ ознакомленіи съ этимъ оказалось, напримѣръ, что независимо отъ порто-франко, существовавшаго на Востокѣ и облегчавшаго притокъ туда иностранныхъ товаровъ, даже и для русскихъ произведеній, направлявшихся изъ промышленнаго центра московскаго района, доступъ на Востокъ представлялся наиболѣе удобнымъ черезъ иностранные порты, несмотря на большую отдаленность этихъ послѣднихъ отъ московскаго района сравнительно съ русскими портами. Для устраненія такой ненормальности потребовалось со стороны Добровольнаго флота ходатайство объ урегулированіи желѣзнодорожныхъ тарифовъ, что и было достигнуто. Затѣмъ, для облегченія потребителямъ выписки товаровъ изъ Россіи, Добровольный флотъ вошелъ въ соглашеніе съ желѣзнодорожными обществами объ установленіи прямого товарнаго сообщенія между главнѣйшими отправными пунктами Европейской Россіи и Николаевскомъ на Амурѣ, что освобождало получателей и отправителей грузовъ отъ необходимости имѣть на передаточныхъ станціяхъ своихъ агентовъ. Въ этихъ же видахъ Добровольнымъ флотомъ устроены были пакгаузы въ Одессѣ и Владивостокѣ, гдѣ товары могли-бы храниться въ ожиданіи дальнѣйшихъ отправленій. Въ 1885 году Добровольный флотъ вошелъ въ соглашеніе съ пароходнымъ обществомъ по Амуру относительно непосредственной доставки товаровъ въ порты, лежащіе между Николаевскомъ и Срѣтенскомъ, по особому удешевленному тарифу. Наконецъ, собственный свой тарифъ До-

Figure 2. Cross section of the experimental apparatus.
Independent variable: Vertical displacement.
Dependent variable: Pressure in the UKM measurement system.



Одна изъ 2-хъ шестицилиндровыхъ машинъ тройнаго расширенія парохода «Смоленскъ» въ 16,500 индикаторныхъ силъ.

бровольный флотъ понизилъ до крайняго возможнаго для него по тому времени предѣла [1]). Словомъ, Добровольнымъ флотомъ были приняты всѣ мѣры, чтобы дать русскимъ товарамъ возможность съ успѣхомъ конкуррировать съ иностранными, не взирая на существовавшее на Дальнемъ Востокѣ порто-франко.

Одновременно съ перевозкою частныхъ грузовъ, организована была доставка на о. Сахалинъ ссыльно-каторжныхъ и необходимаго для нихъ продовольствія и снабженія и рядомъ съ этимъ возникла перевозка переселенцевъ, новобранцевъ и военныхъ грузовъ въ Приморскую область. Для всей этой работы наличныхъ перевозочныхъ средствъ Добровольнаго флота оказывалось едва достаточнымъ, и, тѣмъ не менѣе, за 1885 г. было выручено фрахта за грузы 572.904 руб. и за пассажировъ 588.085 руб.,—всего же 1.160.989 руб. Эта выручка представлялась весьма незначительною сравнительно съ грузоподъемностью пароходовъ и объяснялась исключительно тѣмъ крайне неблагопріятнымъ обстоятельствомъ, что пароходы возвращались изъ Владивостока почти пустыми и, вслѣдствіе этого, получая провозную плату только въ одинъ конецъ, не могли покрывать своихъ расходовъ по эксплоатаціи. Съ 1885 года, вслѣдствіе наступившаго всеобщаго кризиса въ торговлѣ, перевозка обратныхъ грузовъ почти прекратилась вовсе, за исключеніемъ чая, количество котораго также значительно уменьшилась; между тѣмъ число пароходовъ, искавшихъ чайныхъ грузовъ въ Ханькоу, подъ вліяніемъ стоявшихъ въ предшествовавшіе годы высокихъ фрахтовъ за доставку въ

[1]) За пудъ, куб. футъ или ведро груза взималось отъ Одессы до Владивостока, т. е. за 9.477 морскихъ миль пути, 70 коп. и отъ Владивостока до Николаевска на Амурѣ—38 коп.

Европу этого продукта, въ послѣднее время значительно возросло, что повлекло за собою ожесточенную конкурренцію, уронившую чайные фрахты до такой низкой цифры (съ 4 фунт. 10 шил. до 25 шил. съ тонна), что становилось болѣе выгоднымъ для пароходовъ возвращаться пустыми, такъ какъ въ этомъ случаѣ сокращались крупные расходы по плаванію до Ханькоу и являлась возможность запасаться на весь обратный путь дешевымъ японскимъ углемъ, который, при чайномъ грузѣ, приходилось пріобрѣтать по дорогой цѣнѣ въ попутныхъ портахъ (японскій уголь обходился по 8 р. за тоннъ, а англійскій—отъ 30 р. въ Шанхаѣ до 18 р. въ Аденѣ). Такимъ образомъ, одна разница въ цѣнѣ угля для пароходовъ, подобныхъ «Петербургу» или «Ярославлю», сжигавшихъ около 2.000 тоннъ въ рейсъ, давала столько-же, сколько фрахтъ въ 30 шил. съ тонна груза.

Обратный фрахтъ, кромѣ выручаемаго за чайные грузы, увеличивался перевозкою партій нижнихъ чиновъ запаса и нѣкоторымъ количествомъ посылавшагося съ о. Цейлона въ Россію кокосоваго масла. Многократныя попытки Добровольнаго флота привлечь другіе колоніальные грузы, какъ напримѣръ, рисъ изъ Японіи, хлопокъ изъ Остъ-Индіи и т. п., не увѣнчались успѣхомъ, что слѣдовало приписать прежде всего отсутствію предпріимчивости у нашихъ торговцевъ и тяготѣнію ихъ къ Лондону, откуда они издавна привыкли получать эти товары, не говоря уже о противодѣйствіи этимъ попыткамъ со стороны иностранныхъ фирмъ, въ рукахъ которыхъ находилась вся торговля на Востокѣ.

Съ другой стороны, по условіямъ мѣстной торговли на нашемъ Дальнемъ Востокѣ, всѣ вывозные изъ Россіи товары должны были отправляться туда весною, когда

посылались туда-же и казенные грузы. Поэтому накопленіе весною перевозочнаго матеріала бывало такъ значительно, что Добровольный флотъ нерѣдко вынужденъ былъ отказывать частнымъ грузоотправителямъ въ пріемѣ ихъ грузовъ за неимѣніемъ на пароходахъ свободнаго мѣста. Партіи войскъ, переселенцевъ и арестантовъ также перевозились въ весенніе и лѣтніе мѣсяцы, а вмѣстѣ съ ними и грузы военнаго вѣдомства и министерства внутреннихъ дѣлъ, такъ что въ первую половину каждаго года ощущался недостатокъ въ перевозочныхъ средствахъ, потребность въ которыхъ вынуждала Добровольный флотъ прибѣгать отъ времени до времени къ зафрахтованію иностранныхъ пароходовъ, чтобы удовлетворить всѣмъ поступавшимъ къ нему требованіямъ.

Напротивъ того, совершаемые по настоянію министерства внутреннихъ дѣлъ и приамурскаго генералъ-губернатора, въ чисто административныхъ видахъ и исключительно для поддержанія сообщенія, осенніе рейсы на Дальній Востокъ представлялись прямо убыточными въ коммерческомъ отношеніи, такъ какъ осенніе пароходы почти вовсе не находили вывозныхъ грузовъ. Съ этимъ послѣднимъ обстоятельствомъ приходилось мириться, такъ какъ Добровольный флотъ поставлялъ своею задачею прежде всего удовлетворять потребностямъ правительства, насколько позволяли ему его средства, хотя бы и въ явный для себя убытокъ.

По этимъ-же соображеніямъ Добровольный флотъ считалъ себя обязаннымъ принять предложенное ему въ 1886 г. министерствомъ внутреннихъ дѣлъ содержаніе срочнаго пароходнаго сообщенія между Владивостокомъ и портами Камчатскаго и Охотскаго морей, совершенно отрѣзанными другъ отъ друга въ лѣтніе мѣсяцы. Для этой

цѣли предназначенъ былъ пароходъ «Владивостокъ», который ежегодно совершалъ по два рейса въ этихъ пустынныхъ моряхъ, съ заходомъ въ Петропавловскъ, Нижне-Камчатскъ, Тигиль, Гижигинскъ, Охотскъ, Аянъ и Удское. За эти рейсы министерство уплачивало Добровольному флоту лишь по 15.000 руб. въ годъ, а начиная съ 1893 г. — по 17.600 руб. (за дополнительный рейсъ къ Командорскимъ островамъ), тогда какъ плаванія эти приносили Добровольному флоту чистаго убытка до 80.000 руб. въ годъ. Добровольный флотъ не имѣлъ возможности предпринять что-либо для уменьшенія столь крупной потери или отказаться отъ выполненія возложеннаго на него порученія, такъ какъ плаванія въ сѣверныя моря вызывались правительственными потребностями для поддержанія необходимыхъ упомянутыхъ выше сообщеній, безъ чего жизнь въ населенныхъ пунктахъ этого отдаленнаго края была въ высшей степени тягостна. Послѣ гибели «Владивостока» въ 1893 году (см. главу VI), онъ былъ замѣненъ пароходомъ «Хабаровскъ», который продолжалъ нести эту убыточную службу до 1900 г., когда рейсы эти были переданы пароходству общества Китайской Восточной желѣзной дороги, съ субсидіей отъ казны за четыре рейса по 160.000 руб. въ годъ.

Такимъ образомъ, Комитету на первыхъ же порахъ предстояло озаботиться увеличеніемъ съ одной стороны прибыльности эксплоатаціи пароходовъ привлеченіемъ обратныхъ грузовъ, преимущественно чайныхъ, а съ другой — численности судового состава для удовлетворенія нуждамъ развивавшагося изъ года въ годъ экспорта и пассажирскаго движенія.

Первые годы дѣятельности пароходовъ Добровольнаго флота по перевозкѣ чайныхъ грузовъ изъ Хань-

коу въ Одессу[1]) показали, что дѣло это обѣщало широкое развитіе и обильный источникъ, изъ котораго флотъ могъ черпать средства не только для своихъ обыкновенныхъ нуждъ, но и для постепеннаго увеличенія своего судового состава, и лишь наступившій въ 1885—1886 гг. кризисъ въ восточной торговлѣ остановилъ ростъ чайной операціи, значительно уронивъ доходность ея для Добровольнаго флота. Нужны были новыя усилія, чтобы снова поднять это дѣло и дать ему прежнее благопріятное направленіе. Командированные въ январѣ 1887 г. въ Москву инспекторъ Добровольнаго флота и представитель въ Комитетѣ отъ министерства финансовъ вошли въ непосредственные переговоры съ московскими чайными фирмами, и результаты этихъ сношеній не замедлили обнаружиться. Тогда какъ въ 1886 году чайныхъ грузовъ Добровольный флотъ имѣлъ лишь 4.256 тоннъ, въ 1887 г. онъ получилъ ихъ 9.249, въ 1888 г.—13.840, въ 1889 г.—15.252, т. е. болѣе противъ 1886 г. въ 2½ раза, и затѣмъ изъ года въ годъ количество чайныхъ грузовъ прогрессивно и безостановочно росло, сначала подъ вліяніемъ возобновлявшихся ежегодно совѣщаній представителей Комитета съ московскими чайными фирмами, а затѣмъ благодаря прочно установившимся связямъ на почвѣ взаимныхъ выгодъ и довѣрія.

Настойчивое проведеніе ряда мѣръ, направленныхъ къ привлеченію для своихъ пароходовъ другихъ привозныхъ товаровъ путемъ сношенія съ торговцами, облегченія грузовыхъ и транзитныхъ операцій и т. п., также привело къ желаемымъ результатамъ, хотя и не столь быстро и не въ такихъ размѣрахъ, какъ это вы-

[1]) См. таблицы въ главѣ VII.

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illегible]

[illегible]

[illег

Каютъ-Кампанія парохода «Смоленскъ».

разилось для чайныхъ грузовъ. Дѣйствительно, наибольшую часть ввозныхъ колоніальныхъ товаровъ составляетъ и вѣроятно долго еще будетъ составлять чай, что совершенно естественно, такъ какъ потребленіе его въ Россіи весьма велико и закупка его на мѣстѣ, въ Китаѣ, производится русскими людьми. Въ иномъ положеніи находятся другіе колоніальные продукты, которые, во-первыхъ, потребляются въ Россіи сравнительно въ небольшихъ количествахъ и, во-вторыхъ, производятся въ колоніяхъ тѣхъ самыхъ иностранцевъ, у которыхъ русскому флагу приходится отвоевывать ихъ доставку въ Россію. Кромѣ того, многія мѣстности, производящія необходимые намъ колоніальные продукты, находятся внѣ пути судовъ Добровольнаго флота. Наконецъ, самая рутинность русской торговли, привыкшей получать всѣ необходимые ей товары изъ колоній не иначе, какъ черезъ посредство ихъ метрополій, или вообще черезъ иностранныя государства, служила и продолжаетъ служить большимъ препятствіемъ для перехода колоніальныхъ товаровъ на русскія суда. Долгое время пароходы Добровольнаго флота не получали вовсе никакого груза въ иностранныхъ попутныхъ портахъ, отчасти вслѣдствіе недовѣрія къ русскому флагу, частью по естественному нежеланію иностранцевъ отнимать грузъ у своихъ судовъ. Но время и установившаяся за пароходами Добровольнаго флота хорошая репутація, съ одной стороны, и пониженные желѣзнодорожные тарифы — съ другой, начали постепенно измѣнять положеніе вещей, и ввозъ колоніальныхъ товаровъ, въ особенности копры, рициноваго сѣмени, тиковаго дерева, перца, японскихъ издѣлій и т. п., сталъ постепенно прибывать, достигнувъ въ послѣдніе годы крупныхъ сотенъ тысячъ пудовъ, что несомнѣнно свидѣтельствуетъ

о склонности и этихъ товаровъ постепенно переходить подъ русскій флагъ; а если этому дѣлу будетъ въ достаточной мѣрѣ содѣйствовать правительство установленіемъ облегченныхъ пошлинъ и пониженнаго желѣзнодорожнаго тарифа, то можно предсказать, что со временемъ всѣ колоніальные товары азіатскаго побережья Восточнаго и Индійскаго океановъ будутъ привозиться въ Россію не иначе, какъ на русскихъ судахъ. И если Добровольному флоту приходится въ настоящее время быть уже не единственнымъ исполнителемъ въ этой работѣ, а лишь участвовать въ ней наряду съ другими русскими пароходными предпріятіями, то починъ въ дѣлѣ останется за нимъ навсегда неотъемлемымъ.

Обращая главнѣйшее вниманіе на развитіе торговыхъ сношеній по линіи Одесса — Владивостокъ, Добровольный флотъ не упускалъ случая въ пріисканіи своимъ пароходамъ работы и внѣ обычнаго пути ихъ. Но попытки эти, когда онѣ касались работы въ районѣ иностранныхъ водъ и портовъ, гдѣ издавна укоренились мѣстныя пароходныя предпріятія, борьба съ которыми всякому новому конкурренту, да еще подъ чужимъ флагомъ, представляется почти немыслимою, оканчивались болѣе или менѣе крупными убытками. Естественно, что Комитетъ вынужденъ былъ прекратить эти попытки, тѣмъ болѣе, что развивавшееся движеніе по проложенному Добровольнымъ флотомъ пути на Дальній Востокъ стало поглащать всѣ его средства и заботы.

О неудавшемся и не доведенномъ до конца рейсѣ парохода «Россія» изъ портовъ Чернаго моря въ Бразилію было уже упомянуто выше. Другая попытка относится къ плаванію парохода «Москва» въ 1886 году.

Бывшій въ то время управляющимъ морскимъ министерствомъ генералъ-адъютантъ Шестаковъ воспользовался весеннимъ рейсомъ этого парохода для переѣзда во Владивостокъ, откуда на немъ-же онъ совершилъ переходъ въ Японію и С.-Франциско, возвратившись затѣмъ въ Россію черезъ С.-А. Соединенные Штаты. Принятыя своевременно мѣры дали возможность «Москвѣ» получить нѣкоторое количество грузовъ изъ С.-Франциско въ Ріо-Жанейро и изъ этого порта въ С. Назеръ, во Франціи, и въ Лондонъ, но за всѣмъ тѣмъ этотъ рейсъ вокругъ мыса Горна принесъ убытка до 130.000 рублей.

Съ лучшимъ результатомъ пар. «Москва» совершилъ въ 1888 г. рейсъ изъ Одессы въ Антверпенъ съ хлѣбнымъ грузомъ, но этотъ заработокъ носилъ такой случайный характеръ, что расчитывать на сколько-нибудь правильное повтореніе его съ вѣрнымъ успѣхомъ не представлялось возможнымъ.

Наконецъ, съ 1890 года Комитетъ установилъ для пароходовъ, остававшихся свободными послѣ весенняго рейса на Востокъ, осенніе рейсы между Одессой и Петербургомъ, а затѣмъ прямой рейсъ изъ Петербурга во Владивостокъ и рейсъ съ чаями изъ Ханькоу въ С.-Петербургъ. Неудовлетворительныя портовыя средства для грузовыхъ операцій въ Петербургѣ и недостаточная подготовленность грузовыхъ артелей по сравненію съ такими-же артелями не только въ Одессѣ, но и въ Кронштадтѣ, обусловливали весьма продолжительный и убыточный простой пароходовъ въ Петербургѣ. Съ другой стороны, грузовое движеніе моремъ между Петербургомъ и Одессой весьма незначительно, и огромнымъ пароходамъ флота трудно было собирать достаточное количество груза для этихъ рейсовъ, несмотря на назначенныя крайне низкія

за провозъ цѣны [1]). И только тогда, когда усиленная желѣзнодорожная дѣятельность въ Манчжуріи вызвала спросъ на необходимый для этого матеріалъ, изготовлявшійся на петербургскихъ заводахъ, а также въ Ригѣ и попутныхъ заграничныхъ портахъ, рейсы эти стали окупаться. Была попытка доставки чая изъ Ханькоу непосредственно въ Петербургъ, но она не возобновилась за отсутствіемъ предложенія чайныхъ грузовъ. Вслѣдствіе малой успѣшности плаванія изъ Владивостока въ Петербургъ, при чемъ на совершеніе полнаго рейса (Одесса-Владивостокъ-Петербургъ-Владивостокъ-Одесса) требовалось до 11 мѣсяцевъ, и постояннаго стремленія Комитета установить возможно правильное сообщеніе между Одессой и Владивостокомъ, чему не могло не служить помѣхою отвлеченіе пароходовъ на Петербургъ, рейсы въ столицу съ Дальняго Востока, начавшіеся въ 1890 г., въ 1898 году были прекращены.

Но если эти рейсы оказались мало выгодными и даже убыточными для Добровольнаго флота, то, съ другой стороны, они несомнѣнно дали толчокъ къ развитію отечественной морской торговли, направивъ частную предпріимчивость къ учрежденію русскихъ компаній для обезпеченія этой торговлѣ правильнаго сообщенія между портами Балтійскаго моря и Восточнаго океана. Подъ вліяніемъ закона о большомъ каботажѣ, на проложенный Добровольнымъ флотомъ путь вступили акціонерныя общества «Русское Восточно-Азіатское пароходство», а позднѣе «Русско-Балтійское пароходство», и возникновеніе этихъ пароходныхъ предпріятій Добровольный флотъ привѣтствуетъ какъ несомнѣнный успѣхъ въ

[1]) Фрахтъ за провозъ между Одессой и Петербургомъ былъ назначенъ отъ 12 коп. съ пуда или куб. фута, а между Петербургомъ и Владивостокомъ — 45 коп.

достиженіи одной изъ преслѣдуемыхъ имъ цѣлей—содѣйствовать развитію отечественнаго торговаго флота.

Какъ уже было упомянуто, со второй половины восьмидесятыхъ годовъ быстрое развитіе товарнаго и пассажирскаго движенія на Дальній Востокъ начинало требовать для своего удовлетворенія не только всѣхъ наличныхъ пароходовъ Добровольнаго флота, но и увеличенія числа ихъ. Казалось, что теперь, когда, параллельно съ развитіемъ движенія на проторенной этимъ флотомъ дорогѣ, стали улучшаться его денежныя средства, ему открывалась, наконецъ, возможность осуществить давно лелѣянную мысль о заказѣ парохода, спеціально приспособленнаго къ той двоякой цѣли, преслѣдованіе которой составляетъ коренную задачу Добровольнаго флота.

Но и на этотъ, впрочемъ, уже послѣдній разъ, пришлось повременить исполненіемъ такого желанія. Въ маѣ 1887 г. пар. «Кострома» разбился у южной оконечности Сахалина [1]), и замѣна его новымъ пароходомъ къ веснѣ 1888 г. явилась настоятельною потребностью, не допускавшею отсрочки, которая была-бы неизбѣжна при заказѣ парохода по спеціальному проекту.

Посланнымъ въ Англію инспектору Добровольнаго флота г. Вахтину и инженеръ-механику Вавилову посчастливилось найти на одной изъ лучшихъ верфей королевства, у Готорна, Лесли и К°, въ Ньюкастлѣ, совершенно новый, только что получившій крещеніе пароходъ «Port Caroline», устанавливавшій въ то время свою машину, построенную для него извѣстной фирмой Вигхамъ Ричардсонъ и К°. При длинѣ въ 375 ф. и ширинѣ 42 ф., пароходъ этотъ имѣлъ 6.800 тоннъ водоизмѣщенія и могъ принимать груза по вѣсу свыше 206.000 п.,

[1]) См. главу VI.

а по объему около 200.000 куб. ф.; машина его, тройного расширенія, развивала 2.600 силъ и давала пароходу въ полномъ грузу среднюю скорость въ 13 миль въ часъ. Удовлетворяя высшимъ требованіямъ англійскаго Ллойда, «Port Caroline» какъ нельзя болѣе подходилъ къ потребностямъ Добровольнаго флота и по цѣнѣ въ 52.500 фунт. стерл., назначенной продавцами, признавался весьма выгоднымъ для пріобрѣтенія. Въ февралѣ 1888 г. былъ подписанъ контрактъ на покупку этого парохода, который, замѣнивъ погибшую «Кострому», получилъ ея же наименованіе и уже весною того же года, придя въ Одессу, поступилъ въ работу, быстро къ тому времени прибывавшую.

Послѣ замѣчавшагося въ 1885—86 гг. нѣкотораго угнетенія торговли по восточной линіи, подъ вліяніемъ улучшавшихся условій вообще на міровомъ рынкѣ, съ одной стороны, и принятыхъ Комитетомъ мѣръ къ привлеченію на свои пароходы грузовъ—съ другой, и, наконецъ, вслѣдствіе съ каждымъ годомъ все болѣе и болѣе укрѣплявшейся связи, установленной рейсами Добровольнаго флота между Европейской Россіей и ея отдаленными восточными окраинами, какъ грузовое, такъ и пассажирское движеніе стали оживляться,и наступившую въ 1888 году десятую годовщину своего существованія Добровольный флотъ могъ встрѣтить съ сознаніемъ, что тяжелыя для него времена миновали и наступаетъ болѣе свѣтлое будущее. Въ этомъ году, за отчисленіемъ свыше 240.000 руб. въ погашеніе стоимости пароходовъ, Добровольный флотъ получилъ чистаго дохода болѣе 436.000 руб., заработавъ на валовомъ фрахтѣ свыше полутора милліона рублей.

Подводя итоги за минувшія 10 лѣтъ, усматривается, что за эти годы пароходы Добровольнаго флота совер-

шили 53 рейса изъ Одессы на Востокъ и обратно, при чемъ ими было пройдено 1.037.000 миль и перевезено по этой линіи 39.334 пассажира и 5.277.000 п. груза, въ томъ числѣ 56.030 тоннъ чая.

Въ эти 10 лѣтъ поступило пожертвованій 4.102.609 р.
выручено фрахта . . . . . 11.113.588 »
получено субсидіи отъ казны. . . . . 3.054.730 »
поступило случайныхъ доходовъ. . . . . 726.308 »

всего . . . 18.997.235 р.

и за то-же время произведено расходовъ:
на пріобрѣтеніе пароходовъ. . . . . 5.255.243 р.
на навигаціонные и общіе расходы, на устройство складовъ, пристаней и пр. . . 13.089.753 »

всего . . . 18.344.996 р.

Такимъ образомъ оказывается, что, несмотря на убыточные 1880, 1882, 1883 и 1887 гг., Добровольный флотъ все же имѣлъ въ общей сложности излишекъ доходовъ на сумму 652.239 рублей, и такой результатъ, принимая во вниманіе трудность веденія всякаго новаго дѣла, а сложнаго мореходнаго, подверженнаго большому риску, въ особенности, представляется весьма удовлетворительнымъ.

Наканунѣ дня исполнившагося 11 апрѣля 1888 г. десятилѣтія существованія Добровольнаго флота, служащіе въ Комитетѣ и многіе изъ прежнихъ дѣятелей этого флота собрались на молебствіе, на которомъ присутствовали К. П. Побѣдоносцевъ, управляющій морскимъ министерствомъ генералъ-адъютантъ И. А. Шестаковъ и министръ финансовъ И. А. Вышнеградскій. Послѣ провозглашенія многолѣтія Августѣйшему покровителю Добровольнаго флота и всѣмъ потрудившимся на его созданіе и развитіе, К. П. Побѣдоносцевымъ была

послана Государю Императору, въ Гатчино, слѣдующая телеграмма:

«Сегодня, въ десятилѣтіе Добровольнаго флота, собирались всѣ положившіе начало дѣлу подъ Высокимъ покровительствомъ Вашего Величества, всѣ прежняго времени и нынѣшніе дѣятели, молиться о здравіи Вашего Величества и объ успѣхѣ дѣла, Вашимъ Именемъ двинутаго и въ Вашемъ покровительствѣ чающаго судьбы своей».

Государь отвѣчалъ К. П. Побѣдоносцеву телеграммою въ слѣдующихъ милостивыхъ выраженіяхъ:

«Прошу передать мою сердечную благодарность всѣмъ прежнимъ и теперешнимъ дѣятелямъ Добровольнаго флота. Надѣюсь, что этотъ флотъ на долгое время будетъ существовать и процвѣтать на пользу нашей торговли съ отдаленными странами свѣта. Всѣмъ потрудившимся въ это десятилѣтіе для блага Добровольнаго флота передайте мою искреннюю и душевную признательность».

«*Александръ*».

Вслѣдъ за покупкою весною 1888 г. пар. «Кострома», Комитетъ могъ, наконецъ, приступить къ разработкѣ проекта такого парохода, который наиболѣе удовлетворялъ бы задачамъ Добровольнаго флота — служить во время войны подспорьемъ военному флоту, неся крейсерскую службу, а въ мирное время служить торговымъ цѣлямъ государства.

При такой двойственной задачѣ Добровольнаго флота, пароходы его должны быть приспособлены для обѣихъ этихъ надобностей, чего не представляется возможнымъ достигнуть безъ ущерба въ ту или другую сторону. Пароходъ, годный для крейсерской службы, долженъ

обладать весьма быстрымъ ходомъ, достигаемымъ, кромѣ особой его конструкціи, еще и постановкою на немъ достаточно мощной машины, требующей и при обыкновенномъ, свойственномъ коммерческимъ пароходамъ, ходѣ значительно бо́льшаго расхода топлива сравнительно съ малосильною машиной, соразмѣренною съ такою же обыкновенною скоростію. При томъ сильная машина, занимая значительно больше мѣста на пароходѣ и вызывая необходимость усиленныхъ запасовъ угля, отнимаетъ мѣсто въ ущербъ грузовой вмѣстимости парохода, а слѣдовательно и доходности его. Если-же принять въ соображеніе, что быстроходное судно должно обладать особенно крѣпкимъ строеніемъ корпуса, а крейсерская служба вызываетъ и особыя прочныя крѣпленія для постановки тяжелой артиллеріи на его палубахъ, то окажется, что постройка крейсера одинаковой грузоподъемности съ обыкновеннымъ коммерческимъ пароходомъ обойдется вдвое или втрое дороже такого парохода, а эксплоатація его, независимо отъ усиленныхъ расходовъ на погашеніе стоимости и на страхованіе, вызоветъ еще и излишніе расходы на топливо и содержаніе увеличеннаго состава экипажа.

Въ виду этого, Добровольный флотъ для удовлетворенія первой и главной своей задачи — образовать своими пароходами крейсерскій флотъ — вынужденъ, въ ущербъ до нѣкоторой степени коммерческимъ выгодамъ, заводить такіе пароходы, которые были-бы главнымъ образомъ годны для крейсерской службы, по своей же грузовмѣстимости отвѣчали-бы также и коммерческимъ цѣлямъ.

Совмѣщеніе такихъ двухъ условій — какъ большая скорость хода и выгодная коммерческая работа — достигается на Западѣ, помимо щедраго правительственнаго субси-

Пароходъ «Ярославль III» («Тамбовъ»).

дированія, при условіи службы пароходовъ на линіяхъ усиленнаго движенія классныхъ пассажировъ, дорого оплачивающихъ свои каютныя мѣста. На такое пассажирское движеніе Добровольный флотъ никогда расчитывать не могъ, ни въ ближайшемъ, ни тѣмъ болѣе въ отдаленномъ будущемъ, когда съ проложеніемъ великаго сибирскаго рельсоваго пути будутъ отвлечены отъ пароходовъ, работающихъ на линіи Одесса — Владивостокъ, и тѣ немногочисленные каютные пассажиры, которые пользовались ими и которые никогда не составляли и не могли составлять доходной для Добровольнаго флота статьи. Массовая перевозка такъ называемыхъ палубныхъ пассажировъ (войскъ, переселенцевъ, ссыльно-каторжныхъ) и транспортировка грузовъ являются единственной работой, которая можетъ дать Добровольному флоту средства для своего существованія и развитія. Поэтому, не задаваясь цѣлью конкуррировать въ быстротѣ хода своихъ пароходовъ съ лучшими ходоками англійскихъ пароходныхъ обществъ, содержащихъ пассажирское и почтовое сообщеніе съ Америкой, Комитетъ рѣшилъ, однако, пополнять Добровольный флотъ такими пароходами, которые, обладая скоростью хода не менѣе 18 узловъ, могли-бы въ этомъ отношеніи стать на-ряду съ лучшими современными крейсерами военныхъ флотовъ. До середины восьмидесятыхъ годовъ прошлаго столѣтія лучшіе ходоки, служившіе для пассажирскаго движенія между Англіей и Америкой, напр. «Arizona» и «Servia», совершали свои рейсы со скоростью, не превышавшею 16 узловъ, и только нѣсколько лѣтъ спустя появились на Атлантикѣ пароходы «Teutonic» и «Majestic» и нѣсколько другихъ, начавшіе дѣлать плаваніе въ Америку со скоростью 20 узловъ. Но, какъ уже было сказано, такія исключительныя скорости возможны лишь

для чисто пассажирскихъ пароходовъ, перевозящихъ самый дорогой грузъ — каютную публику. Однако и намѣченная Комитетомъ для своихъ крейсеровъ скорость въ 18 узловъ являлась огромною по сравненію со скоростью подавляющаго большинства иностранныхъ пассажирскихъ пароходовъ и признавалась нашимъ морскимъ вѣдомствомъ удовлетворяющей высшимъ требованіямъ крейсерской службы. Само собою разумѣется, что проектированные Комитетомъ пароходы должны были развивать столь большую скорость лишь въ случаѣ надобности, для цѣлей крейсерскихъ, и непремѣннымъ условіемъ заданія ставилось, чтобы при обычной, мирной своей дѣятельности пароходы могли съ достаточною экономіею въ углѣ совершать свои плаванія по 13 узловъ, т. е. съ тою обычною максимальною скоростью, какая необходима для обыкновенныхъ коммерческихъ судовъ. И при такихъ условіяхъ пароходы, обладая сильными машинами, занимающими огромное мѣсто въ трюмахъ, не могли обѣщать соотвѣтствующаго ихъ высокой стоимости дохода и, съ точки зрѣнія коммерческаго предпріятія, они являются прямо невыгодными. Преслѣдуя однако, помимо коммерческихъ, иныя цѣли, завѣщанныя волею и помысломъ создателей Добровольнаго флота, ему надлежало имѣть въ числѣ своихъ судовъ и такія, которыя, удовлетворяя этой цѣли, были-бы въ то-же время способны окупать свое содержаніе возлагаемою на нихъ работою.

Намѣченный въ общихъ чертахъ проектъ такого парохода былъ разосланъ Комитетомъ, въ теченіе лѣта 1888 г., десяти первоклассным англійскимъ судостроительнымъ фирмамъ съ приглашеніемъ разработать чертежи и сообщить цѣны и сроки постройки. Семь заводовъ откликнулись на предложеніе Комитета и прислали ему чертежи, спесификаціи и цѣны, въ предѣлахъ отъ

96.000 до 150.000 фун. ст.; срокъ постройки колебался отъ 10 до 16 мѣсяцевъ.

Одновременно съ приглашеніемъ англійскихъ заводовъ, Комитетъ счелъ себя обязаннымъ обратиться и къ русскимъ заводамъ, Балтійскому и Русскаго общества пароходства и торговли, съ предложеніемъ принять на себя исполненіе этого заказа. Первый изъ этихъ заводовъ отказался отъ приглашенія, а второй брался построить только одинъ корпусъ, безъ машины, за цѣну въ 2.700.000 руб. и въ срокъ не менѣе 2 лѣтъ.

Государь Императоръ Александръ III, совершая осенью того года свой обычный переходъ моремъ изъ Севастополя въ Ялту на добровольцѣ «Москва», зная о заказѣ парохода и неизмѣнно интересуясь дѣлами Добровольнаго флота, пожелалъ видѣть чертежи заказаннаго крейсера, которые и были представлены ему инспекторомъ г. Вахтинымъ. Присутствовавшій при разсмотрѣніи чертежей адмиралъ Посьетъ выразилъ сожалѣніе, что заказъ парохода данъ за-границей, а не въ Россіи. Государь, выслушавъ объясненіе г. Вахтина и узнавъ о заявленныхъ русскимъ заводомъ условіяхъ, согласился, что при отсутствіи у насъ частной предпріимчивости заказы за-границей представляются, къ сожалѣнію, неизбѣжными, въ виду невозможности для заказчиковъ поддерживать отечественную промышленность, платя тройныя цѣны.

Заказъ парохода въ Англіи былъ одобренъ и управляющимъ морскимъ министерствомъ вице-адмираломъ Чихачевымъ, и, по разсмотрѣніи техниками чертежей, выборъ остановился на извѣстной фирмѣ Готорнъ, Лесли и К°, съ которой въ августѣ 1888 г. былъ заключенъ контрактъ на постройку быстроходнаго парохода, получившаго названіе «Орелъ».

Пароходъ этотъ долженъ былъ имѣть слѣдующія размѣренія: длину 452 ф., ширину 48 ф., углубленіе въ полномъ грузу 24½ ф. [1]), водоизмѣщеніе 8.175 тоннъ, при грузоподъемности въ 160.200 пудовъ, машину въ 9.500 силъ и помѣщеніе для палубныхъ пассажировъ на 1.200—1.840 человѣкъ въ зависимости отъ продолжительности рейса. По контракту пароходъ долженъ былъ развить на шести-часовомъ пробномъ плаваніи 18-ти узловую среднюю скорость хода; цѣна его опредѣлялась въ 103.000 фунт. стерл., а срокъ готовности черезъ 10 мѣсяцевъ со дня подписанія контракта, т. е. къ 30 іюня 1889 года.

Производившіяся во время постройки парохода дополнительныя на немъ работы, по требованію Комитета, вызванныя желаніемъ ввести на новомъ суднѣ, насколько возможно, всѣ послѣднія улучшенія и усовершенствованія въ кораблестроительной техникѣ, увеличили контрактную стоимость, окончательно опредѣлившуюся въ 1.251.453 руб., со включеніемъ таможенной пошлины. Наступившія въ 1889 году въ Англіи забастовки рабочихъ различныхъ цеховъ и послѣдовавшая затѣмъ заминка въ фабрично-заводской промышленности были причиной того, что окончаніе постройки «Орла» замедлилось на нѣсколько мѣсяцевъ, и онъ былъ принятъ Добровольнымъ флотомъ лишь 1 марта 1890 года, послѣ блестяще удавшихся пробныхъ испытаній, на которыхъ средняя скорость хода получилась въ 19¼ узловъ, достигая по временамъ до 20 узловъ. По наружному виду новый пароходъ, имѣя очень красивыя линіи и почти открытую верхнюю палубу, походилъ на военное судно. Отдѣлка внутреннихъ его помѣщеній очень простая, безъ всякой роскоши и излишняго блеска.

[1]) Это есть предѣльное углубленіе допускаемое для пароходовъ, слѣдующихъ черезъ Суэцкій каналъ.

На первыхъ порахъ своей службы «Орелъ» неоднократно удостоивался счастья перевозить Государя Императора и Его семью между Севастополемъ и Ялтой, каждый разъ заслуживая самыя одобрительные отзывы Его Величества. При первомъ своемъ путешествіи, Государь подробно осматривалъ весь пароходъ, интересуясь даже мелочными подробностями, и нѣсколько разъ обращался къ командиру, капитану 1 р. С. И. Кази, съ милостивыми словами: «Все у васъ просто, но хорошо». Позднѣе, когда «Орелъ» прослужилъ уже нѣсколько лѣтъ и совершилъ не мало рейсовъ на Дальній Востокъ, Государь выражалъ удовольствіе, замѣчая, что «Орелъ» съ годами не терялъ способности къ скорому ходу.

Вообще суда Добровольнаго флота ежегодно служили для переѣздовъ по Черному морю Царственной семьи и другихъ Августѣйшихъ особъ, и пользованіе имъ для этой надобности прекратилось лишь съ постройкою императорской яхты «Штандартъ».

Послѣднее свое плаваніе, передъ кончиною, Государь также совершилъ на «Орлѣ», на долю котораго выпало затѣмъ конвоировать изъ Ялты въ Севастополь крейсеръ «Память Меркурія» (также бывшій доброволецъ «Ярославль» 1-й) съ тѣломъ почившаго Царя, покровителя Добровольнаго флота.

Въ сентябрѣ 1890 г., когда выяснились прекрасныя качества «Орла» и отличная его постройка, Комитетъ заключилъ съ той-же фирмой Готорнъ, Лесли и К° договоръ на постройку новаго быстроходнаго парохода «Саратовъ». Хотя «Орелъ» и могъ признаваться удовлетворяющимъ своему назначенію, но при проектированіи новаго быстроходнаго парохода было желательно усовершенствовать первоначально выработанный типъ въ смыслѣ большей прочности корпуса, болѣе удобнаго

внутренняго расположенія и увеличенія грузоподъемности. Сообразно этому, «Саратовъ» былъ проектированъ на 10 ф. длиннѣе и на 2 ф. шире «Орла», и долженъ былъ имѣть не менѣе 9.000 тоннъ водоизмѣщенія при грузоподъемности въ 196.000 пудовъ. Скорость хода на пробномъ испытаніи была обусловлена въ 18 узловъ при большей погрузкѣ, чѣмъ это было допущено для «Орла», и срокъ готовности парохода назначенъ 1 декабря 1891 года. Стоимость вполнѣ готоваго парохода опредѣлилась въ 152.000 фун. стерл. На пробномъ испытаніи машина его развила 10.250 индикаторныхъ силъ и скорость хода достигла $18^3/_4$ узла. Пароходъ «Саратовъ» 17 декабря 1891 г. былъ принятъ Добровольнымъ флотомъ и поднялъ его флагъ.

Во время этой послѣдней постройки, въ судовомъ составѣ Добровольнаго флота произошли нѣкоторыя измѣненія, а именно: пароходъ «Ярославль» (2-й того-же имени), передѣланный изъ военнаго крейсера «Европа», при всѣхъ своихъ отличныхъ морскихъ качествахъ, не удовлетворялъ своему назначенію, вслѣдствіе слишкомъ малой грузовмѣстимости, и онъ былъ уступленъ обратно правительству въ мартѣ 1890 г. за балансовую стоимость [1]). Другой пароходъ «Н.-Новгородъ», устарѣвшій для перевозки большихъ партій людей и невыгодный для перевозки грузовъ, вслѣдствіе малой грузоподъемности, оставался еще съ 1889 г. безъ дѣла. Размѣръ расхода на его исправленіе и передѣлку не оправдывался тою коммерческою пользою, которую можно было отъ него ожидать, почему Комитетъ рѣшилъ, обративъ его въ продажу, употребить деньги,

---

[1]) Пароходъ «Ярославль» былъ подаренъ русскимъ правительствомъ Черногоріи.

вырученныя за него и за уступленный казнѣ «Ярославль», на пріобрѣтеніе новаго, вполнѣ соотвѣтствующаго потребностямъ флота, парохода. «Н.-Новгородъ» былъ пріобрѣтенъ въ концѣ 1890 г. частнымъ лицомъ за 80.000 р., а тѣмъ временемъ былъ пріисканъ въ Англіи, на извѣстной верфи Армстронга, Митчель и К°, въ Ньюкастлѣ, еще не совсѣмъ оконченный постройкою пароходъ въ 6.100 тоннъ водоизмѣщенія, могущій принимать свыше 226.000 пудовъ груза, а чая до 5.400 тоннъ.

Прекрасная постройка этого парохода, его большая грузовая вмѣстимость и легкая возможность сдѣлать на немъ безъ всякой потери времени всѣ необходимыя приспособленія для службы въ Добровольномъ флотѣ побудили Комитетъ пріобрѣсти его отъ заводчиковъ за назначенную ими цѣну 45.000 фунт. стер. Въ законченномъ видѣ пароходъ этотъ, названный «Н.-Новгородъ» (второй того-же наименованія) обошелся съ небольшимъ въ 500.000 р. и поднялъ въ февралѣ 1891 г. флагъ Добровольнаго флота.

Въ февралѣ 1892 г. истекалъ 6-ти-лѣтній срокъ дѣйствія временнаго положенія о Добровольномъ флотѣ, и, согласно постановленія Государственнаго Совѣта, надлежало представить ему о тѣхъ измѣненіяхъ и дополненіяхъ въ означенномъ положеніи, какія по указаніямъ опыта признавались-бы нужными.

Пятилѣтній опытъ управленія Добровольнымъ флотомъ на основаніи упомянутаго положенія убѣдилъ въ достаточной степени въ цѣлесообразности этого послѣдняго, такъ какъ въ результатѣ дѣятельности Добровольнаго флота за этотъ періодъ времени являлось значительное развитіе самого флота.

[illegible]

[illegible]

[illegible]

Особенно это [illegible] [illegible] [illegible]

Пароходъ «Кіевъ» («Владиміръ», «Воронежъ», «Екатеринославъ»).

При установленіи условій дальнѣйшей дѣятельности флота надлежало прежде всего имѣть въ виду, что со времени пополненія судового его состава пароходами быстроходными, приспособленными къ требованіямъ крейсерской службы въ военное время, Добровольный флотъ являлся уже несомнѣнно полезнымъ подспорьемъ военному флоту, вслѣдствіе чего и дальнѣйшее развитіе его въ этомъ направленіи представлялось уже вопросомъ государственной важности. Это соображеніе едва-ли могло вызвать какое либо сомнѣніе, если принять во вниманіе, что эскадры военнаго флота всегда будутъ нуждаться въ пополненіи своихъ запасовъ въ то время, когда онѣ окажутся удаленными отъ своей базы; поэтому, если-бы быстроходныя суда Добровольнаго флота, хотя и не обладающія полною боевою способностью, но подымающія громадные запасы угля и передвигающія ихъ съ одинаковою, какъ и военные крейсера, скоростью, не признавались полезными для выполненія боевыхъ функцій при эскадрахъ, то, во всякомъ случаѣ, могли-бы оказывать имъ неоцѣнимыя услуги, питая ихъ всѣмъ тѣмъ, въ чемъ онѣ ощущали-бы нужду вдали отъ своихъ продовольственныхъ портовъ.

Очевидно, что такія потребности военнаго флота не могутъ найти себѣ удовлетворенія въ тѣхъ двухъ крейсерахъ Добровольнаго флота, которыми онъ уже обладалъ къ 1892 г. и что лишь значительное увеличеніе числа подобныхъ судовъ можетъ освободить морское министерство отъ необходимости испрошенія особыхъ кредитовъ на обезпеченіе военнаго флота въ указанной его потребности.

Кромѣ того, въ виду возможности пользоваться для своихъ надобностей быстроходными судами Добровольнаго флота, хотя бы въ видѣ транспортовъ при

эскадрахъ въ военное время, устранялась-бы для морского вѣдомства необходимость въ дорого стоющемъ содержаніи собственныхъ такихъ судовъ въ мирное время. Между тѣмъ для самого Добровольнаго флота суда новаго типа также не могли считаться безполезными, и, если они и не обѣщали быть доходными, то недоборы по ихъ эксплоатаціи покрывались-бы доходами работающихъ на-ряду съ ними другихъ пароходовъ; во всякомъ-же случаѣ общая работа флота на пользу государства вслѣдствіе увеличенія тѣмъ или инымъ способомъ перевозочныхъ средствъ, выигрываетъ въ своей интенсивности.

Исходя изъ этихъ соображеній и имѣя въ виду, что число быстроходныхъ пароходовъ, которыми военный флотъ долженъ располагать въ военное время, слѣдуетъ довести по крайней мѣрѣ до шести, управляющій морскимъ министерствомъ ген.-ад. Чихачевъ находилъ, что средства Добровольнаго флота надлежитъ поставить въ такое положеніе, которое дало-бы ему возможность обзавестись еще четырьмя подобными судами; по заключенію-же министра финансовъ надлежало прибавить еще и два транспорта для спеціально торговыхъ цѣлей, чѣмъ облегчилось-бы содержаніе пароходовъ крейсерскаго типа.

По этимъ соображеніямъ и принимая во вниманіе доходность Добровольнаго флота за истекшіе года, высокую стоимость быстроходныхъ крейсеровъ, постройкою которыхъ предполагалось обязать Добровольный флотъ сверхъ обязательства по содержанію 7 рейсовъ ежегодно на Дальный Востокъ и по безплатной перевозкѣ почты, сохраненіе ему правительственнаго пособія въ прежнемъ размѣрѣ 600.000 руб. въ годъ представлялось по меньшей мѣрѣ справедливымъ. При такомъ воспособленіи отъ казны, представлявшемся весьма умѣреннымъ по сравненію съ размѣромъ субсидій, получаемыхъ многими

иностранными пароходными предпріятіями, Добровольный флотъ получилъ-бы возможность обзавестись четырьмя крейсерами, не менѣе 8.000 тоннъ водоизмѣщенія каждый, въ 10-ти-лѣтній срокъ, считая по одному въ каждые 2½ года, доведя такимъ образомъ къ 1 января 1902 г. общее число ихъ до шести.

Въ остальныхъ своихъ частяхъ временное положеніе о Добровольномъ флотѣ, какъ оно было утверждено въ 1886 г., не вызывало надобности въ существенныхъ измѣненіяхъ. Признавалось лишь желательнымъ дополнить личный составъ Комитета введеніемъ въ него представителя отъ военнаго министерства. Необходимость такой мѣры вытекала изъ непрекращавшихся договорныхъ отношеній между военнымъ вѣдомствомъ и Добровольнымъ флотомъ по перевозкѣ войскъ и военныхъ грузовъ какъ на Востокъ и обратно, такъ и по Черному морю.

За симъ, предоставленное Добровольному флоту положеніемъ 1886 г. преимущественное право на перевозку казенныхъ грузовъ и пасажировъ, оправдывавшееся въ то время отсутствіемъ иныхъ отечественныхъ пароходныхъ предпріятій, теряло свое значеніе, и при дальнѣйшемъ сохраненіи такого права оно пріобрѣтало-бы характеръ монопольной привилегіи. Поэтому предположено было присвоить Добровольному флоту преимущественное право на перевозку казенныхъ грузовъ лишь передъ судами, плавающими подъ иностраннымъ флагомъ.

Измѣненный на этихъ главныхъ основаніяхъ проектъ новаго на десятилѣтній срокъ положенія о Добровольномъ флотѣ, не встрѣтивъ возраженій по существу со стороны подлежащихъ министровъ, былъ одобренъ Государственнымъ Совѣтомъ и удостоился Высочайшаго утвержденія 6 января 1892 г.

Такимъ образомъ, новымъ временнымъ положеніемъ возлагалось на Добровольный флотъ и новое, весьма крупное обязательство, которое онъ отчасти уже ранѣе принялъ на себя по собственному почину, а именно постройку въ теченіе 10 лѣтъ, сверхъ двухъ грузовыхъ пароходовъ, четырехъ быстроходныхъ крейсеровъ.

При разработкѣ предстоявшей судостроительной программы, Комитетъ не имѣлъ въ виду удовольствоваться результатами, достигнутыми при постойкѣ крейсеровъ «Орелъ» и «Саратовъ», а напротивъ того, принялъ твердое намѣреніе при каждомъ новомъ заказѣ примѣнять къ нему всѣ современныя улучшенія, клонящіяся къ постепенному усовершенствованію избраннаго имъ первоначальнаго типа крейсера.

Само собою разумѣется, что такая программа требовала значительныхъ денежныхъ средствъ, далеко превосходящихъ правительственное пособіе, достаточное лишь для повторенія пароходовъ «Орелъ» и «Саратовъ», и средства эти Добровольный флотъ долженъ былъ добывать изъ заработка своихъ доходныхъ пароходовъ транспортнаго типа. Поэтому Комитетъ включилъ въ свою судостроительную программу постройку новыхъ транспортныхъ пароходовъ и замѣну нѣкоторыхъ изъ наиболѣе устарѣвшихъ своихъ пароходовъ первой покупки новыми, съ большею грузовмѣстительностью и, слѣдовательно, болѣе прибыльными въ коммерческомъ отношеніи. Обстоятельства, о которыхъ будетъ указано ниже, пришли на помощь Комитету въ приведеніи въ исполненіе этой второй части намѣченной имъ программы, что дало ему возможность, при выполненіи его обязательствъ по постройкѣ быстроходныхъ пароходовъ крейсерскаго типа, на много превзойти предъявленныя

къ нему въ этомъ отношеніи требованія, не количествомъ этихъ крейсеровъ, а качествомъ ихъ.

Постройка быстроходныхъ пароходовъ перемежалась съ постройкою грузовыхъ; суда обоихъ типовъ поступили на службу въ слѣдующемъ хронологическомъ порядкѣ:

транспортъ	«Ярославль» (3-ій)	въ январѣ	1893
»	«Тамбовъ»	» іюнѣ	1893
крейсеръ	«Петербургъ» (2-ой)	іюнѣ	1894
транспортъ	«Владиміръ»	» августѣ	1895
»	«Воронежъ»	» апрѣлѣ	1896
»	«Кіевъ»	» маѣ	1896
»	«Екатеринославъ»	» іюнѣ	1896
крейсеръ	«Херсонъ»	» августѣ	1896
»	«Москва»	» октябрѣ	1898
транспортъ	«Казань»	» августѣ	1900
крейсеръ	«Смоленскъ»	» декабрѣ	1901 [1]).

На первомъ планѣ стояла постройка крейсеровъ, производившаяся, какъ видно изъ этого перечня, въ промежутки черезъ каждые два года [2]), что соотвѣтствовало времени, потребному для разработки проектовъ, производства конкурса между заводами на цѣны постройки и составленія подробныхъ спесификацій и чертежей.

Послѣ «Саратова» вступилъ на линію крейсеръ «Петербургъ», построенный на томъ-же заводѣ Готорна, Лесли и К°. Размѣры его сохранены тѣ-же, что у «Саратова», кромѣ увеличенія ширины на 2 фута, что дало воз-

[1]) Кромѣ перечисленныхъ судовъ, въ 1895 г. былъ построенъ мелкосидящій пароходъ «Хабаровскъ» для содержанія Охотскихъ рейсовъ, взамѣнъ погибшаго пар. «Владивостокъ».

[2]) Окончаніе постройки и сдача пар. «Смоленскъ» запоздали вслѣдствіе происшедшаго въ 1900—1901 гг. въ Англіи ряда стачекъ и забастовокъ, коснувшихся главнымъ образомъ механическихъ цеховъ рабочихъ.

можность придать пароходу бо̀льшую устойчивость и удобнѣе распредѣлить внутреннія помѣщенія. Механизмы по размѣрамъ остались тѣ-же, что и на «Саратовѣ», но усилена паропроизводительность котловъ. На пароходѣ введены, согласно указаніямъ опыта на другихъ судахъ, разныя улучшенія, и между прочимъ поставлены въ первый разъ паровые эжекторы для выбрасыванія за бортъ мусора изъ кочегарныхъ отдѣленій, что значительно облегчаетъ работу кочегаровъ. Механизмы «Петербурга» должны были развивать 11.000 силъ при полной скорости, а при обычномъ плаваніи по 13 миль въ часъ приходилось-бы пользоваться всего одною четвертью силы машины, т. е. развивать не болѣе 3.000 силъ, при чемъ является извѣстная потеря вслѣдствіе неприспособленности механизмовъ къ столь малой паровой энергіи. Этотъ недостатокъ присущъ всѣмъ быстроходнымъ пароходамъ и выражается, между прочимъ, весьма неравномѣрнымъ распредѣленіемъ работы пара въ цилиндрахъ: порошни цилиндра низкаго давленія, при малой силѣ, такъ сказать, тащатся за поршнями цилиндровъ высокаго и промежуточнаго давленія и разница въ работѣ пара въ разныхъ цилиндрахъ достигаетъ 20 % и даже 30 %. Для устраненія этого недостатка, на пароходѣ «Петербургъ» былъ установленъ спеціальный отсѣкательный золотникъ при цилиндрѣ высокаго давленія и введено приспособленіе для самостоятельнаго регулированія отсѣчки. Это нововведеніе достигло цѣли: снятыя во время пріемныхъ испытаній «Петербурга» діаграммы показали болѣе равномѣрное распредѣленіе работы пара въ цилиндрахъ, и самая работа машины потребовала болѣе экономическаго расхода топлива, какъ это видно изъ того, что «Петербургъ», несмотря на увеличеніе его водоизмѣщенія на 500 тоннъ, расходуетъ уголь почти въ одина-

ковомъ количествѣ съ «Саратовомъ» (для перваго средній расходъ угля на милю 15,1 пудъ, для второго 14,69 п.).

Скорость хода парохода «Петербургъ» на 12-тичасовомъ испытаніи оказалась 19 узловъ. Испытанія производились не въ облегченномъ состояніи, а при 3/4 полной нагрузки, каковая и принята за норму для всѣхъ послѣдующихъ быстроходныхъ пароходовъ Добровольнаго флота. «Петербургъ» обошелся въ 1.483.000 рублей.

Пароходомъ «Петербургъ» закончилась серія 3-хъ быстроходныхъ крейсеровъ съ цилиндрическими котлами, почти одинаковыхъ по размѣрамъ, внутреннему расположенію и скорости хода. Пароходы новой серіи: «Херсонъ», «Москва» и «Смоленскъ» являются уже увеличенныхъ размѣровъ, съ водотрубными котлами системы Бельвиля и скоростью хода, доведенною на двухъ послѣднихъ до 20 узловъ.

Въ 1895 г., когда составлялись соображенія о заказѣ «Херсона», военные флоты всѣхъ націй уже перешли отъ цилиндрическихъ котловъ къ водотрубнымъ. Введеніе тройного и четверного расширенія пара и стремленіе къ пользованію, въ видахъ сбереженія топлива, все болѣе и болѣе высокими давленіями, выдвигали эти котлы на первый планъ и дѣлали пользованіе ими почти обязательнымъ. Даже консервативная Англія, несмотря на горячую полемику въ спеціальныхъ журналахъ, отстаивавшихъ въ большинствѣ случаевъ старую систему, несмотря на протестъ въ парламентѣ тѣхъ депутатовъ, которые боролись противъ нововведенія въ интересахъ своихъ довѣрителей, владѣвшихъ десятками механическихъ заводовъ изготовлявшихъ пароходные котлы, несмотря, наконецъ, на національное самолюбіе, — даже Англія рѣшила безповоротно вопросъ о котлахъ, избравъ водотрубную французскую систему Бельвиля, какъ наи-

болѣе внушавшую довѣріе. Первые такіе котлы были поставлены на броненосныхъ крейсерахъ 1-го класса «Powerful» и «Terrible», а потомъ распространены на десятки броненосцевъ и крейсеровъ.

Всякій коммерческій пароходъ, даже самый лучшій изъ нихъ, при обращеніи въ военный крейсеръ, представляетъ большія несовершенства по сравненію съ настоящимъ боевымъ судномъ, въ отношеніи вооруженія, защиты людей, жизненныхъ частей и пр. Остается одинаковымъ у обоихъ судовъ лишь одинъ, но весьма важный элементъ—скорость хода, и Комитетъ Добровольнаго флота, стремясь къ тому, чтобы по механизмамъ и котламъ пароходы его наиболѣе подходили подъ условія, требующіяся отъ военныхъ крейсеровъ, долженъ былъ также принять водотрубные котлы и остановился на системѣ Бельвиля, которая получила распространеніе и на нашемъ военномъ флотѣ и была принята, между прочимъ, для строившейся въ то время императорской яхты «Штандартъ».

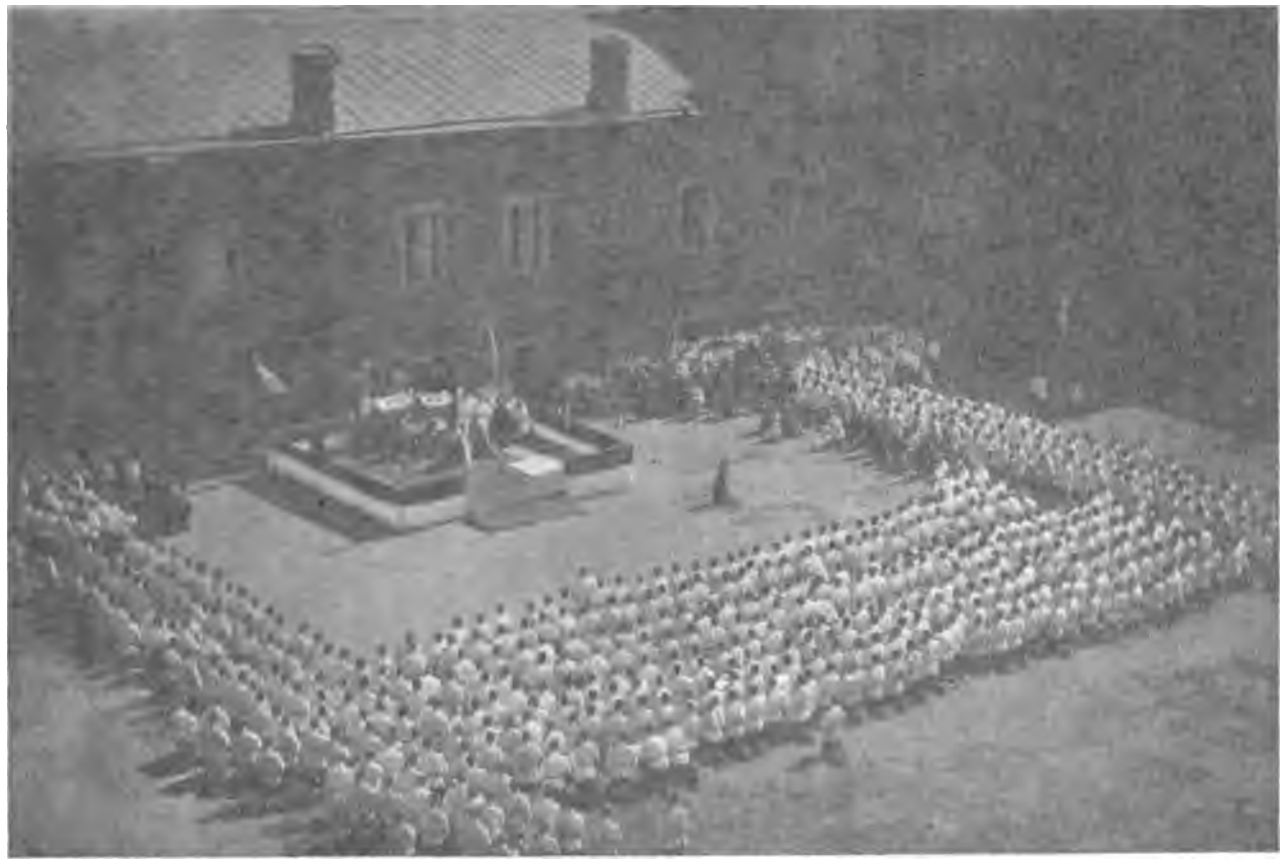
Преимущества водотрубныхъ котловъ, побудившія Комитетъ обратить на нихъ вниманіе, сводятся къ слѣдующему: безопасность отъ взрывовъ, возможность пользоваться очень высокимъ давленіемъ пара, малое вліяніе на измѣненіе скорости хода при выводѣ изъ дѣйствія, по тѣмъ или другимъ обстоятельствамъ, одного или двухъ котловъ, облегченіе ремонта, сводящагося къ замѣнѣ трубокъ новыми, не вынимая котловъ изъ судна, возможность быстрой разводки и такого-же быстраго прекращенія пара безъ вредныхъ послѣдствій для котловъ, экономія вѣса вслѣдствіе малаго постояннаго запаса воды въ котлахъ, что напр., при постройкѣ парохода «Херсонъ» выразилось сбереженіемъ грузоподъемности на 300 тоннъ, и пр.

Принятымъ рѣшеніемъ приносились до нѣкоторой степени въ жертву экономическіе расчеты, вслѣдствіе большей стоимости водотрубныхъ котловъ и большаго при нихъ расхода топлива, но Комитетъ руководствовался въ этомъ случаѣ соображеніями высшаго порядка, диктуемыми ему особыми задачами Добровольнаго флота, а успѣшное развитіе его коммерческой дѣятельности позволяло расчитывать, что недоборы по эксплоатаціи новыхъ пароходовъ будутъ покрываться заработкомъ другихъ судовъ.

Пароходъ «Херсонъ» былъ заказанъ заводу Готорна, Лесли и К°, за 2 мил. руб., и вышелъ первымъ рейсомъ на Востокъ осенью 1896 г. изъ Петербурга, куда онъ пришелъ изъ Англіи тотчасъ послѣ пріемныхъ испытаній, на которыхъ развилъ скорость хода въ 19 узловъ.

Здѣсь будетъ кстати указать, что постройка пароходовъ Добровольнаго флота производилась по конкурсу съ приглашеніемъ принять участіе въ немъ первоклассныхъ заводовъ Англіи, Франціи и Германіи. Заводъ Готорнъ, Лесли и К°, имѣя за собою опытъ прежнихъ построекъ для Добровольнаго флота, съ которымъ эта фирма впервые вошла въ сношеніе еще въ 1887 году, при покупкѣ отъ нея парохода «Кострома», былъ хорошо ознакомленъ съ требованіями Добровольнаго флота и потому могъ почти всегда предложить болѣе выгодныя условія, и такимъ образомъ удержалъ за собою заказы, построивъ пять быстроходныхъ пароходовъ, и только пароходъ «Москва» былъ заказанъ Кляйдбэнкскому заводу, принадлежавшему въ то время извѣстной фирмѣ Джемсъ и Джоржъ Томсонъ и К°.

Добровольнымъ флотомъ была сдѣлана попытка къ постройкѣ парохода «Херсонъ» и въ Россіи, но цѣна, заявленная Балтійскимъ судостроительнымъ заводомъ,



Напутственный молебенъ въ фортѣ «Павелъ» въ Кронштадтѣ передъ посадкою нижнихъ чиновъ, отправляющихся въ Портъ-Артуръ на пароходѣ «Тамбовъ».

Напутственный молебенъ въ фортѣ «Павелъ» въ Кронштадтѣ передъ посадкою нижнихъ чиновъ, отправляющихся въ Портъ-Артуръ на пароходѣ «Тамбовъ».

(спардекъ) прикрыта не тентомъ, какъ на другихъ пароходахъ, а легкою палубою, на которую вынесены шлюпки и рулевая рубка; такимъ образомъ на спардекѣ получился большой просторъ для прогулки пассажировъ. Этимъ же прикрытымъ свободнымъ пространствомъ можно пользоваться, при недалекихъ разстояніяхъ, для перевозки дополнительнаго числа войскъ. Въ котлахъ введено крупное усовершенствованіе постановкою цѣльнотянутыхъ стальныхъ трубокъ, вмѣсто сварочныхъ желѣзныхъ, какъ на «Херсонѣ». Расположеніе котловъ на «Москвѣ» также измѣнено, и они поставлены поперекъ судна,—положеніе, при которомъ трубки менѣе подвержены обнаженію отъ воды во время качки.

«Москва», развившая скорость хода въ 20 узловъ, обошлась въ 2 милліона руб. съ лишнимъ, превысивъ уже вдвое стоимость перваго быстроходнаго крейсера «Орелъ».

Въ 1901 г. оконченъ постройкою пароходъ крейсерскаго типа «Смоленскъ», тѣхъ же размѣровъ, что и «Москва» и тоже съ 20-ти-узловымъ ходомъ. Въ смыслѣ усовершенствованій, на пароходѣ поставлены котлы Бельвиля съ экономизаторами, приборами, служащими для подогрѣванія воды, поступающей для питанія котловъ. Приборы эти введены съ цѣлью сбереженія топлива, максимальный расходъ котораго обусловленъ по контракту при заказѣ и выполненъ на дѣлѣ; расходъ этотъ составляетъ при полномъ ходѣ 1,65 фунт., а при маломъ (въ 13 узловъ) 1,80 фунтовъ угля на индикаторную силу. Механизмы поставлены на пароходѣ новой системы: по числу винтовъ на пароходѣ двѣ машины, при чемъ каждая, т. е. правая и лѣвая, имѣютъ по два цилиндра высокаго, низкаго и средняго давленія. Всѣ

эти цилиндры (числомъ 12) при полномъ ходѣ работаютъ вмѣстѣ, а при экономическомъ ходѣ работаетъ половинное ихъ число, а поршни остальныхъ цилиндровъ разобщаются отъ колѣнчатаго вала. Такимъ образомъ, на пароходѣ какъ-бы четыре отдѣльныя машины, которыя могутъ работать въ разныхъ сочетаніяхъ. Преимущества такой системы заключаются въ томъ, что дѣйствіе машинъ обезпечивается при возможныхъ поврежденіяхъ частей ихъ, и, кромѣ того, при обычномъ плаваніи экономическимъ ходомъ, каждая машина превращается въ половинную по силѣ, что способствуетъ болѣе выгодной утилизаціи пара. Вмѣсто обычнаго парового отопленія, представляющаго многія неудобства, на «Смоленскѣ» устроено отопленіе по новому способу, заключающемуся въ томъ, что наружный воздухъ, поступающій въ особыя коробки, гдѣ онъ нагрѣвается паромъ пропускаемымъ черезъ змѣевикъ, гонится электрическими вентиляторами въ разныя помѣщенія на пароходѣ. Эти же вентиляторы могутъ служить для извлеченія испорченнаго воздуха или для нагнетанія свѣжаго воздуха, безъ предварительнаго нагрѣванія.

Пароходъ «Смоленскъ» совершилъ только переходъ изъ Англіи въ Одессу, почему машины его пока не были еще испытаны въ продолжительномъ плаваніи; но, въ случаѣ оправданія на дѣлѣ ожидаемыхъ преимуществъ его машинъ новой системы, опытъ постановки такихъ машинъ можетъ помочь рѣшенію задачи по примѣненію экономическаго двигателя и для военныхъ крейсеровъ, въ замѣну трехъ винтовъ, введеніе которыхъ, повидимому, не встрѣчаетъ болѣе одобренія.

Постройкою парохода «Смоленскъ» закончилась обязательная для Добровольнаго флота программа по сооруженію судовъ крейсерскаго типа, на что имъ было

затрачено, не считая стоимости первыхъ двухъ крейсеровъ «Орелъ» и «Саратовъ», свыше 8.690,000 рублей, т. е. на 2.690,000 болѣе полученной имъ за 10 лѣтъ правительственной субсидіи. Этотъ излишекъ Добровольный флотъ почерпнулъ изъ доходовъ за эти годы, заработанныхъ главнымъ образомъ его пароходами транспортнаго типа, безъ которыхъ исполненіе его обязательствъ, въ томъ широкомъ объемѣ, какъ это удалось осуществить, было-бы невозможно.

Къ тому времени, когда только что была окончена постройка второго быстроходнаго парохода «Саратовъ», на очереди стояла постройка парохода, спеціально приспособленнаго для перевозки ссыльно-каторжныхъ, могущаго замѣнить употреблявшійся для этой цѣли пар. «Петербургъ» (первый этого имени). Этотъ послѣдній уже далеко не могъ считаться удовлетворявшимъ такому своему назначенію: онъ былъ тѣсенъ и мало вмѣщалъ людей и груза. Поэтому въ 1892 г. былъ заказанъ фирмѣ Денни, въ Думбартонѣ, въ Англіи, пароходъ «Ярославль» (3-ій того-же имени) длиною 415 ф., шириною 45 ф., водоизмѣщеніемъ въ 8.950 тоннъ и скоростью хода въ 12 узловъ. Имѣя помѣщеніе безъ малаго на 800 человѣкъ ссыльныхъ, пароходъ можетъ принимать сверхъ того до 180.000 пудовъ груза, что даетъ ему огромныя преимущества передъ его предшественниками.

Постройка «Ярославля» была тщательно обдумана и согласована съ указаніями прежняго опыта перевозки арестантовъ. Спеціальное приспособленіе его состояло въ томъ, что вдоль бортовъ, на нѣкоторомъ разстояніи отъ нихъ, установлены желѣзныя рѣшетчатыя переборки, между которыми помѣщаются въ перегороженныхъ поперекъ судна отдѣленіяхъ ссыльно-каторжные; борто-

вые-же корридоры служатъ для наблюденія за арестантами и ихъ охраны конвойными часовыми. Ссыльно-каторжные размѣщены болѣе просторно, введено электрическое освѣщеніе, электрическая вентиляція, устроены совершенно изолированный лазаретъ и помѣщеніе для конвоя, установлены рефрижераторы для сохраненія провизіи и пр. Главное же улучшеніе заключается въ постановкѣ на пароходѣ двухвинтовой машины, впервые примѣненной на грузовомъ пароходѣ Добровольнаго флота. Этого рода машины, введенныя на всѣхъ послѣдующихъ судахъ флота, оправдали вполнѣ свое назначеніе. Такъ, въ 1901 году, когда на переходѣ въ Южномъ Китайскомъ морѣ у того-же «Ярославля» сломался одинъ винтъ, пароходъ избѣгъ бѣдствія только благодаря второму винту, съ которымъ достигъ Сайгона, гдѣ произвелъ исправленіе и затѣмъ благополучно закончилъ свой рейсъ.

Пароходъ «Петербургъ», замѣненный «Ярославлемъ», былъ уступленъ въ 1893 г. морскому министерству за 355.000 рублей[1]), и эта сумма, съ добавленіемъ около 500.000 изъ собственныхъ средствъ Добровольнаго флота, позволила ему приступить къ новому заказу парохода. Сначала, въ виду спѣшной надобности въ лишнемъ грузовомъ пароходѣ для усилившагося грузового и пассажирскаго движенія, предполагалось купить готовое такое судно, но затѣмъ рѣшено было повторить пароходъ «Ярославль», такъ какъ фирма Денни бралась исполнить новую постройку въ 6 мѣсяцевъ и, дѣйствительно, выполнила день въ день свое обязательство. Такая быстрота постройки, исключительная даже для англійскихъ заводовъ, обладающихъ крупными средствами для скорыхъ выполненій заказовъ, составляетъ довольно рѣдкій при-

[1]) Пароходъ этотъ зачисленъ въ списокъ военныхъ судовъ Черноморскаго флота съ переименованіемъ въ транспортъ «Березань».

мѣръ и объясняется только тѣмъ, что заводъ могъ воспользоваться всѣми подготовительными средствами, выработанными для пар. «Ярославль». Новый пароходъ, названный «Тамбовъ», отличается отъ своего предшественника отсутствіемъ приспособленій для ссыльныхъ и болѣе обширнымъ пассажирскимъ помѣщеніемъ; во всемъ остальномъ онъ двойникъ «Ярославля».

Въ 1894 г., съ передачею морскому вѣдомству парохода «Россія» за 300.000 руб.[1]), былъ заказанъ той-же фирмѣ Денни пароходъ «Владиміръ», больше «Тамбова» почти на 2.000 тоннъ по водоизмѣщенію и могущій поднимать до 323.000 пудовъ груза. Постройкою этого парохода былъ сдѣланъ большой шагъ впередъ въ отношеніи выгодности работы судовъ, выгодности, прямо зависящей отъ увеличенія ихъ грузоподъемности при сохраненіи почти тѣхъ-же расходовъ на эксплоатацію, какіе вызываютъ меньшіе пароходы. При удачномъ сочетаніи тяжелыхъ и легковѣсныхъ грузовъ, напр. рельсовъ съ обыкновенными товарами, удавалось иногда грузить на «Владиміръ» до 360.000 пудовъ, что составляетъ весьма крупный грузъ, отправляемый за одинъ разъ.

Въ смыслѣ усовершенствованій, къ котламъ пароходъ «Владиміръ» было примѣнено искусственное дутье по системѣ Гаудена, дающей возможность регулировать притокъ воздуха по желанію, что позволяетъ удерживать правильное горѣніе при употребленіи даже дурныхъ сортовъ угля, а при форсированномъ дутьѣ сжигать большее количество угля съ квадратнаго фута колосниковой рѣшетки при значительной экономіи въ топливѣ.

Въ 1895 году въ Комитетѣ по сооруженію Сибирской желѣзной дороги былъ возбужденъ вопросъ о

[1]) «Россія» переименована въ транспортъ «Днѣстръ» и состоитъ въ спискахъ Черноморскаго флота.

средствахъ перевозки въ 5-ти-лѣтній періодъ времени 15.000.000 пудовъ желѣзнодорожныхъ матеріаловъ для постройки Забайкальскаго и Уссурійскаго участковъ желѣзныхъ дорогъ. Между прочимъ признано было необходимымъ усилить средства передвиженія грузовъ по Амуру увеличеніемъ числа буксирныхъ пароходовъ и баржъ, для чего постановлено было выдать значительное воспособленіе въ видѣ ссуды Амурскому обществу пароходства и торговли и товариществу Амурскаго пароходства. Въ виду такого рѣшенія, ген.-ад. Чихачевъ заявилъ Комитету Сибирской желѣзной дороги о желательности предоставить морскую перевозку этихъ грузовъ русскимъ судамъ, съ цѣлью избѣжать передачи крупнаго фрахтового заработка въ руки иностранцевъ. Заявленіе это имѣло успѣхъ, и результатомъ дальнѣйшаго обсужденія поднятаго вопроса было назначеніе Добровольному флоту безпроцентной ссуды въ 2.700.000 р., съ погашеніемъ ея въ 6 лѣтъ, для одновременной постройки трехъ грузовыхъ пароходовъ, прибавленіе которыхъ къ наличнымъ тогда судовымъ средствамъ Добровольнаго флота[1]) давало возможность перевозить не менѣе 3 милліоновъ пудовъ груза въ годъ и, слѣдовательно, закончить всю операцію въ назначенный 5-ти-лѣтній срокъ.

Типомъ для этихъ трехъ новыхъ пароходовъ послужилъ «Владиміръ» и они были заказаны одновременно: фирмѣ Денни въ Думбартонѣ—пароходъ «Воронежъ», фирмѣ Д. и Д. Томсонъ въ Кляйдбэнкѣ — «Кіевъ» и фирмѣ Готорнъ, Лесли и К° въ Ньюкастлѣ— «Екатеринославъ». Всѣ они совершенно одинаковыхъ размѣровъ и построены по спесификаціи «Воронежа», съ небольшими отступле-

[1]) Въ сентябрѣ 1895 г. изъ судового состава Добровольнаго флота выбылъ пароходъ «Москва», купленный морскимъ вѣдомствомъ для Чернаго моря за 380.000 руб. и обращенный въ транспортъ съ переименованіемъ въ «Прутъ».

ніями въ подробностяхъ, въ отдѣлкѣ пассажирскихъ помѣщеній и другихъ мелочахъ. Изъ трехъ близнецовъ лучшимъ оказался «Екатеринославъ», который, благодаря болѣе расчетливому распредѣленію строительнаго матеріала, безъ ущерба крѣпости, вышелъ на 200 тоннъ легче и на столько-же поднимаетъ больше груза. Этотъ-же пароходъ лучше удерживаетъ свой ходъ при неблагопріятныхъ обстоятельствахъ плаванія, хотя остальные два развили на пробѣ одинаковую съ нимъ скорость хода.

Въ 1896 г. означенные три парохода, обошедшіеся около одного милліона рублей каждый, начали плаваніе и съ успѣхомъ занимались перевозкою желѣзнодорожныхъ грузовъ, принимая иногда до 200.000 пуд. рельсъ заразъ.

Для замѣны потерпѣвшаго въ 1893 г. крушеніе въ Татарскомъ проливѣ парохода «Владивостокъ» (см. гл. VI) былъ заказанъ фирмѣ Готорнъ, Лесли и К° пароходъ «Хабаровскъ», приспобленный для плаванія въ Охотскомъ морѣ, для чего были введены въ нѣкоторыхъ частяхъ его корпуса добавочное крѣпленіе и утолщеніе наружной обшивки. Съ передачею сообщеній по Охотскому морю пароходству Восточной Китайской желѣзной дороги, потребность въ «Хабаровскѣ» для мѣстной работы прекратилась, пароходъ былъ возвращенъ въ Одессу и затѣмъ переданъ въ 1902 г. по балансовой стоимости морскому вѣдомству, обратившему его, безъ перемѣны его наименованія, въ транспортъ для службы въ Балтійскомъ морѣ.

Въ 1900 г., во время возникновенія въ Китаѣ безпорядковъ, когда производилась усиленная перевозка моремъ войскъ и военныхъ грузовъ на Дальній Востокъ, на что не доставало перевозочныхъ средствъ Добровольнаго флота и другихъ русскихъ пароходствъ и по-

Угощеніе нижнихъ чиновъ послѣ молебствія въ фортѣ «Павелъ» въ Кронштадтѣ передъ посадкою на пароходъ «Тамбовъ».

надобилось фрахтовать для этой цѣли иностранные пароходы, учрежденная по Высочайшему повелѣнію при министерствѣ финансовъ комиссія для рѣшенія касающихся такой перевозки вопросовъ признала цѣлесообразнымъ пріобрѣсти покупкою нѣсколько пароходовъ за-границей съ расчетомъ, что пріобрѣтенные пароходы не только окупятъ свою стоимость предстоявшими перевозками, но впослѣдствіе, когда минуетъ въ нихъ надобность, останутся собственностью казны. Такое соображеніе комиссіи министръ финансовъ призналъ правильнымъ, и немедленно было сдѣлано распоряженіе о пріисканіи въ Англіи четырехъ подходящихъ для означенной цѣли пароходовъ. Несмотря на самые тщательные розыски по англійскимъ портамъ, требуемыхъ судовъ или не оказывалось, или же за нихъ запрашивалась столь высокая цѣна, что было рѣшено ограничиться покупкою только одного, достраивавшагося въ то время на верфи Вигхамъ Ричардсонъ и К° въ Ньюкастлѣ парохода «Potosi», за который, съ приспособленіемъ его къ перевозкѣ войсковыхъ частей, было уплочено 1.100.000 руб. Еще до пріема отъ строителей этого парохода, министръ финансовъ, предвидя затрудненіе въ будущей его эксплоатаціи, обратился въ Комитетъ Добровольнаго флота съ предложеніемъ перекупки его для надобности флота, на что Комитетъ изъявилъ согласіе, при условіи, чтобы уплата стоимости этого судна была разсрочена на 15 лѣтъ, съ ассигнованіемъ флоту сверхъ того необходимой для приведенія парохода на одинъ уровень съ остальными судами флота суммы въ 250.000 руб. Министръ финансовъ не встрѣтилъ препятствія къ удовлетворенію условій Комитета, и пароходъ «Potosi» въ августѣ 1900 г. былъ переданъ Добровольному флоту и переименованъ въ «Казань».

По размѣрамъ пароходъ «Казань» подходитъ къ «Владиміру», но имѣетъ одну лишнюю палубу (шельтеръ-декъ), почему кубическая емкость его достигаетъ 340.000 футъ, хотя, по сравненію съ «Владиміромъ», «Казань» поднимаетъ груза, по вѣсу, отъ 400 до 500 тоннъ меньше. Пароходъ хорошей, солидной постройки, двухвинтовый и обладаетъ 12½ узловою скоростью.

«Казань» и «Смоленскъ» составляютъ послѣднее пріобрѣтеніе Добровольнаго флота и по счету являются 24-мъ и 25-мъ пароходами, носившими и носящими его флагъ.

Каждый новый пароходъ, приращавшій собою Добровольный флотъ, привѣтствовался одноименнымъ ему городомъ, отъ лица мѣстнаго дворянства, купечества или городского общественнаго управленія, подношеніями иконъ, почетныхъ флаговъ и адресовъ, въ чемъ проявляется тѣсная связь, сохраняющаяся донынѣ между Добровольнымъ флотомъ и преемниками первыхъ учредителей-жертвователей, создавшихъ этотъ флотъ [1]).

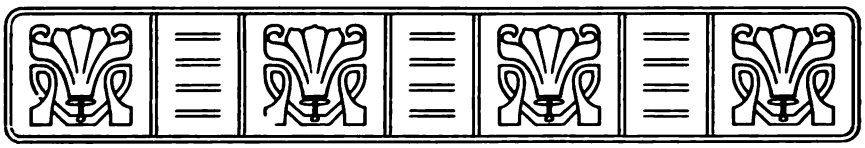
Такимъ образомъ, въ десятилѣтній періодъ времени, съ 1892 г. по 1902 г., Добровольный флотъ увеличилъ свой судовой составъ четырьмя пароходами крейсерскаго типа и такимъ-же числомъ транспортовъ и сверхъ того замѣнилъ четыре выбывшихъ изъ его списковъ старыхъ судна новыми, также транспортнаго типа, затративъ на эти 12 пароходовъ огромную сумму въ 16.000.000 руб. [2]).

Получивъ за это время 6.000.000 правительственной субсидіи и 1.320.000 руб., вырученныхъ отъ продажи

[1]) Одинъ изъ такихъ адресовъ, а именно отъ Императорскаго Общества для содѣйствія русскому торговому мореходству, привѣтствовавшаго вступленіе въ 1898 г. въ составъ Добровольнаго флота парохода «Москва», приведенъ въ приложеніи № 10.

[2]) Въ этой суммѣ включенъ долгъ министерству финансовъ за пароходъ «Казань».

своихъ пароходовъ, остальные затѣмъ 8.680.000 руб., затраченные на судостроеніе, Добровольному флоту дала эксплоатація его пароходовъ, что въ достаточной мѣрѣ свидѣтельствуетъ какъ объ успѣшномъ выполненіи лежавшихъ на немъ въ этомъ отношеніи обязательствъ передъ правительствомъ, такъ и о широкомъ развитіи того дѣла, которое началось съ первоначальныхъ 4 милліоновъ руб., составленныхъ изъ народныхъ приношеній 25 лѣтъ тому назадъ.



Глава V.

Административная и хозяйственная дѣятельность Комитета Добровольнаго флота. — Участіе Добровольнаго флота въ военныхъ операціяхъ. — Наступившее измѣненіе обстоятельствъ, благопріятствовавшихъ развитію Добровольнаго флота. — Положеніе о Добровольномъ флотѣ 1902 г.

Начавшееся съ первыхъ годовъ дѣятельности Комитета Добровольнаго флота и затѣмъ быстро, изъ года въ годъ, прогрессировавшее развитіе торговыхъ сношеній по линіи Одесса-Владивостокъ, налагало на Комитетъ обязанность озаботиться расширеніемъ и улучшеніемъ своихъ береговыхъ учрежденій въ конечныхъ пунктахъ эксплоатируемой имъ пароходной линіи, т. е. въ Одессѣ и Владивостокѣ.

Въ Одессѣ, на отведенныхъ Добровольному флоту участкахъ портовой территоріи, на Карантинномъ и Платоновскомъ молахъ, постепенно стали возникать пакгаузы для склада и храненія подвозимыхъ къ пароходамъ и выгружаемыхъ изъ нихъ товаровъ, со всѣми необходимыми приспособленіями и удобствами для подвозки и сортировки грузовъ; магазины и склады для храненія машинныхъ и судовыхъ матеріаловъ и запасовъ всякаго рода; мастерскія для ремонтныхъ работъ по пароходамъ; зданія для помѣщенія конторы и агентства и другія хозяйственныя постройки.

Мастерскія оборудованы станками и техническими приспособленіями въ такой мѣрѣ, что весь обыкновенный ремонтъ пароходовъ по корпусу, механизмамъ и котламъ производится собственными средствами и на сторону отдаются лишь заказы на крупныя металлическія отливки. Постоянный кадръ указателей и мастеровыхъ различныхъ цеховъ, въ составѣ до 300 человѣкъ, усиливается временно нанимаемыми рабочими лишь при одновременномъ возвращеніи изъ дальняго плаванія нѣсколькихъ пароходовъ, или въ случаѣ экстренной и спѣшной надобности.

Во Владивостокѣ, гдѣ коммерческій портъ слабо оборудованъ, Комитету выпала болѣе сложная задача по устройству своего хозяйства. Товарные склады, устроенные въ первые годы существованія Добровольнаго флота въ бухтѣ Діомидъ, были упразднены и на отведенномъ ему береговомъ участкѣ въ городскомъ раіонѣ были возведены пакгаузы и устроена понтонная деревянная пристань для грузовыхъ работъ пароходовъ. Въ настоящее время сооружается и отчасти окончена каменная набережная, къ которой пароходы могутъ подходить вплотную; между набережной и полотномъ желѣзной дороги построены четыре пакгауза изъ гофрированнаго желѣза и двухъ-этажный желѣзный магазинъ для транзитныхъ товаровъ. Для грузовыхъ работъ Добровольный флотъ обзавелся небольшимъ буксирнымъ пароходомъ «Діомидъ», четырьмя желѣзными баржами и паровымъ самодвижущимся подъемнымъ краномъ, способнымъ поднимать одновременно тяжести вѣсомъ до 60 тоннъ.

Всѣми этими береговыми учрежденіями потребности Добровольнаго флота далеко однако не исчерпываются, и если они до настоящаго времени не могли быть удо-

влетворены, то исключительно вслѣдствіе неимѣнія для этого свободныхъ средствъ, которыя, до наступленія 1902 года, всѣ были обращаемы на улучшеніе и увеличеніе судового состава флота. А между тѣмъ грузовыя операціи начинаютъ терпѣть въ значительной степени отъ неимѣнія достаточнаго мѣста для ихъ производства, да и самыя грузохранилища уже не соотвѣтствуютъ вмѣстимости пароходныхъ трюмовъ, достигающей въ настоящее время, въ общемъ, до $3^1/_2$ милліоновъ пудовъ.

Такъ, во Владивостокѣ, напримѣръ, настоитъ необходимость удлиннить и уширить причальную линію посредствомъ присыпки береговой черты, довести до конца сооруженіе каменной набережной изъ массивовъ, построить новые желѣзные пакгаузы, конвееры для нагрузки и выгрузки, проложить рельсовые пути къ пакгаузамъ, увеличить число баржъ. Въ Одессѣ, за неимѣніемъ свободнаго мѣста на портовой территоріи, необходимо уширить Карантинный молъ для постройки новаго пакгауза, перестроить старый и расширить зданія конторы и агентства. Въ Ханькоу и Вусунгѣ (близъ Шанхая), на купленныхъ Добровольнымъ флотомъ земельныхъ участкахъ[1]), необходимо построить зданія для агентствъ, съ потребными службами, а въ Вусунгѣ, кромѣ того, и пристань. Въ Батумѣ ощущается большое неудобство отъ неимѣнія постояннаго мѣста для причала пароходовъ, терпящихъ вслѣдствіе этого частыя аваріи, и собственныхъ складовъ для зеленаго чая, который поэтому приходится подолгу хранить въ бар-

[1]) Въ Ханькоу Добровольному флоту принадлежитъ участокъ въ 4.061 кв. саж., а въ Вусунгѣ — 2.855 кв. саж. Ходатайство Добровольнаго флота объ отводѣ ему участка земли въ Портъ-Артурѣ, въ чемъ ощущается крайняя надобность, къ сожалѣнію, остается пока безъ удовлетворенія.

жахъ, гдѣ онъ легко подвергается порчѣ. На всѣ эти потребности, удовлетворить которыя предстоитъ въ недалекомъ будущемъ, исчислено до полутора милліона рублей.

Черпая средства для своего существованія, усовершенствованія и развитія исключительно изъ доходовъ отъ своей коммерческой дѣятельности (такъ какъ правительственной субсидіи присвоено было спеціальное назначеніе, которое ею одною даже и не удовлетворялось), Добровольный флотъ непрерывно стремился къ развитію этой своей дѣятельности и достигъ несомнѣнно весьма успѣшныхъ результатовъ, какъ это явствуетъ изъ приведенной въ исполненіе судостроительной программы его, изложенной выше [1]).

Главная задача всякаго пароходнаго предпріятія заключается, очевидно, въ привлеченіи къ себѣ и удержаніи за собою кліентовъ, дающихъ для перевозки свои грузы, и элементами для разрѣшенія этой задачи служатъ установленіе возможно низкихъ провозныхъ тарифовъ, согласованіе сроковъ и числа рейсовъ съ нуждами торговли и предоставленіе грузчикамъ возможныхъ удобствъ и облегченій въ транспортныхъ операціяхъ.

Комитетъ Добровольнаго флота засталъ въ 1886 г. тарифъ на перевозку товаровъ, дѣйствовавшій еще со времени первыхъ рейсовъ пароходовъ этого флота на Востокъ. Плата за перевозку одного пуда или ведра груза взималась по этому тарифу въ размѣрѣ 70 к. за разстояніе отъ Одессы до Владивостока и 1 р. 5 к. до Николаевска на Амурѣ. Ставку эту Комитетъ постепенно уменьшилъ, сначала до 55, затѣмъ до 45 и на-

[1]) Цифровыя данныя о грузовомъ и пассажирскомъ движеніи на судахъ Добровольнаго флота и о денежныхъ его оборотахъ по годамъ приведены въ главѣ VII.

конецъ, въ 1894 г., до 35 коп. съ пуда или кубическаго фута отъ Одессы до Владивостока и 53 к. до Николаевска; такимъ образомъ современный тарифъ пониженъ противъ первоначальнаго на 50%. Но и съ этихъ ставокъ установлена скидка въ 10%, если отдѣльными лицами или учрежденіями отправляется груза въ количествѣ свыше 100.000 пудовъ въ годъ.

Въ 1901 г. состоялось соглашеніе съ казенными и большинствомъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ русской европейской сѣти о перевозкѣ грузовъ въ прямыхъ южно-заморскихъ сообщеніяхъ, въ силу котораго грузъ, съ назначеніемъ въ любой русскій или иностранный портъ на пути слѣдованія пароходовъ Добровольнаго флота по линіи Одесса-Владивостокъ, можетъ быть сданъ отправителемъ на любой станціи участвующихъ въ соглашеніи желѣзныхъ дорогъ по одному прямому документу. Такой сдачей товара и ограничиваются всѣ хлопоты грузоотправителя, освобожденнаго отъ всякихъ заботъ по перегрузкѣ товара изъ вагона въ трюмы парохода, храненію его въ портовыхъ складахъ, страхованію и пр. Наконецъ, установленная перевозка товаровъ съ наложеннымъ на получателя платежомъ стоимости ихъ является мѣрою еще болѣе облегчающею торговыя сношенія, какъ предоставляющею торговцамъ, возможность пользоваться упрощенныхъ порядкомъ уплаты и полученія за свои товары денегъ.

Въ самое послѣднее время заканчивается разработка проекта подобнаго-же соглашенія для прямой перевозки грузовъ изъ русскихъ и иностранныхъ портовъ Восточнаго и Индійскаго океановъ съ назначеніемъ на любую станцію желѣзнодорожной сѣти Европейской Россіи. Соглашеніе это войдетъ въ силу, вѣроятно, въ теченіе настоящаго года.

Число рейсовъ по линіи Одесса-Владивостокъ съ 8 въ 1886 г. доведено постепенно до 24 [1]), благодаря чему сообщеніе съ Владивостокомъ сдѣлалось непрерывнымъ круглый годъ. Установленіе зимнихъ рейсовъ на Дальній Востокъ для удобства грузоотправителей и для нуждъ нашей отдаленной окраины составляетъ, между прочимъ, немаловажную заслугу Добровольнаго флота, такъ какъ надо знать съ какимъ трудомъ, при какихъ тяжелыхъ для команды и судовъ условіяхъ совершается зимнее плаваніе при жестокихъ морозахъ, пургахъ, на обледенѣлыхъ пароходахъ, и съ какими затрудненіями производится при подобныхъ условіяхъ выгрузка и нагрузка ихъ.

Классные пассажиры никогда не составляли и не могли составлять доходной статьи для Добровольнаго флота по незначительности пассажирскаго движенія моремъ между Одессой и Владивостокомъ и по высокой стоимости, въ которую, по малочисленности пассажировъ, обходится самому Добровольному флоту содержаніе каютныхъ помѣщеній и продовольствіе пассажировъ въ пути. Но и для этихъ пассажировъ провозная плата была уменьшена до возможнаго размѣра и доведена съ 800 р. до 500 р. на разстояніи отъ Одессы до Владивостока по нормальному тарифу, и до 400 р. по уменьшенному тарифу (для лицъ состоящихъ на государственной службѣ и ихъ семействъ). Одновременно съ установленіемъ этого послѣдняго тарифа и съ упраздненіемъ подраздѣленія каютныхъ пассажировъ на два класса, не оправдывавшагося предъявлявшимися требованіями публики, была введена перевозка пассажировъ

[1]) Съ 1898 г. начались заходы въ Шанхай и Портъ-Артуръ. Число заходовъ въ Портъ-Артуръ, исключительно для надобностей военнаго вѣдомства, доведено было до 22 ежегодно.

въ такъ называемомъ улучшенномъ палубномъ помѣщеніи, предоставляющемъ нѣсколько больше простора и удобствъ для пассажировъ, чѣмъ палубное или эмигрантское помѣщеніе, при улучшенномъ продовольствіи. Плата за переѣздъ въ такомъ помѣщеніи отъ Одессы до Владивостока установлена въ 170 р. по обыкновенному тарифу и въ 120 р. по уменьшенному, также съ полнымъ продовольствіемъ въ пути.

Наконецъ, плата за перевозку отдѣльно слѣдующихъ пассажировъ въ эмигрантскомъ помѣщеніи неизмѣнно оставалась на одной и той-же весьма низкой цифрѣ 120 и 100 р. съ продовольствіемъ. Слѣдуетъ замѣтить, что всѣ эти тарифы значительно ниже тарифовъ иностранныхъ пароходныхъ обществъ, содержащихъ восточные рейсы[1]).

Наибольшее пониженіе тарифовъ Добровольный флотъ могъ установить для массовой перевозки палубныхъ пассажировъ, производимой распоряженіемъ правительства.

Такъ, плата за перевозку нижнихъ чиновъ и ихъ семействъ была уменьшена въ 1889 г. со 100 до 95 р. (при перевозкѣ свыше 1.000 человѣкъ), а въ 1896 г. до 92 р. при перевозкѣ свыше 2.000 человѣкъ въ навигацію, при чемъ за дѣтей до 2 лѣтъ взималось $^1/_4$ платы, а отъ 2 до 10 лѣтъ—$^1/_2$ платы. Въ настоящее время плата за взрослыхъ установлена въ 90 р., дѣти до 2 лѣтъ перевозятся безплатно, а отъ 2 до 12 л. за половинную плату.

Переселенцы перевозились по 90 р. и дѣти ихъ до 2-хъ лѣтъ за $^1/_4$ платы, а отъ 2 до 10 л. за $^1/_2$ платы.

[1]) Такъ, напримѣръ, стоимость билета 1-го класса на пароходахъ общества «Messageries Maritimes» отъ Марселя до Шанхая (разстояніе 9.095 миль) составляетъ 1.875 фр., т. е. 703 руб., тогда какъ за проѣздъ на пароходахъ Добровольнаго флота въ 1 классѣ отъ Одессы до Владивостока (разстояніе 10.418 м.) взимается 500 рублей.

Съ 1900 г. тарифъ этотъ уменьшенъ до 80 руб., при чемъ дѣти до 2 лѣтъ пользуются даровымъ проѣздомъ, а отъ 2 до 12 л., перевозятся за половинную плату.

Какъ уже было упомянуто, при первомъ опытѣ перевозки въ 1879 г. ссыльно-каторжныхъ на Сахалинъ, Добровольный флотъ, назначивъ плату по 192 руб. съ человѣка, съ продовольствіемъ, заявилъ, что только послѣ этого перваго рейса онъ будетъ въ состояніи опредѣлить за какую именно плату возможна будетъ, по указанію опыта, перевозка послѣдующихъ партій арестантовъ. Дѣйствительно, плата эта оказалась ниже стоимости для самого Добровольнаго флота содержанія и продовольствія арестантовъ, и дальнѣйшая перевозка ихъ производилась уже по цѣнѣ 214 руб. съ человѣка, включая въ эту плату перевозку и продовольствіе сопровождающаго арестантовъ военнаго конвоя. Съ 1900 г. плата эта была понижена до 117 руб., при чемъ за конвой плата взимается отдѣльно по принятому для перевозки нижнихъ чиновъ тарифу.

Одновременно съ установленіемъ мѣръ, направленныхъ къ облегченію и удешевленію грузового и пассажирскаго движенія между портами Чернаго моря и Дальняго Востока, Комитетъ стремился къ достиженію возможной экономіи и порядка въ веденіи своего хозяйства, установленіемъ нормальнаго штата для судовыхъ и береговыхъ служащихъ и регламентаціей правилъ для несенія пароходной и береговой службы.

Съ 1897 г. введено въ дѣйствіе положеніе о денежномъ содержаніи служащихъ на судахъ Добровольнаго флота, коимъ установлены для офицерскихъ чиновъ три оклада жалованья: низшій, средній и высшій, полученіе которыхъ обусловлено прослуженіемъ опредѣленнаго числа лѣтъ въ каждой должности. Для поощре-

нія нижнихъ чиновъ установлены прибавки къ жалованью за 5 и 10 лѣтъ службы [1]). Вмѣстѣ съ тѣмъ измѣненъ былъ кореннымъ образомъ порядокъ выдачи судовымъ офицерамъ процентнаго вознагражденія, установленнаго еще съ первыхъ лѣтъ существованія Добровольнаго флота. Имѣя въ виду, что доходность пароходнаго предпріятія зависитъ главнымъ образомъ отъ сокращенія навигаціонныхъ расходовъ, сбереженія судовъ съ ихъ инвентаремъ и вполнѣ исправной перевозки грузовъ, и что все это, въ свою очередь, въ значительной степени зависитъ отъ добросовѣстнаго и внимательнаго отношенія къ своимъ обязанностямъ судовой администраціи, Комитетъ призналъ необходимымъ отмѣнить выдачу процентнаго вознагражденія съ фрахта выручаемаго каждымъ пароходомъ, какъ поощреніе, не отвѣчающее указаннымъ условіямъ и несправедливое, основанное на большемъ или меньшемъ числѣ пассажировъ и количествѣ грузовъ, поступающихъ на пароходы, что стоитъ внѣ всякой зависимости отъ служащихъ на нихъ. Взамѣнъ такого процентнаго вознагражденія установлена съ 1890 г. выдача добавочнаго вознагражденія съ чистой прибыли Добровольнаго флота, при чемъ право на полученіе этого вознагражденія распространено и на младшихъ механиковъ, не получавшихъ прежде никакого процента съ фрахта. Для выдачи этого добавочнаго вознагражденія отчисляется $5^3/_4$% съ чистой прибыли, остающейся за покрытіемъ всѣхъ навигаціонныхъ и административныхъ расходовъ, а размѣръ

[1]) Содержаніе капитановъ установлено въ 3.600, 4.200 и 4.800 р., старшихъ механиковъ въ 2.580 и 3.000 р. и прочихъ офицеровъ отъ 1.020 и 1.680 р. до 2.580 и 3.000 р. Жалованье нижнимъ чинамъ опредѣлено въ размѣрахъ отъ 12 р. въ мѣсяцъ (матросамъ 2 класса и кочегарамъ 3 класса) до 45 р. (боцманамъ и машинистамъ 1 класса). Въ заграничномъ плаваніи жалованье всѣмъ судовымъ чинамъ производится въ полуторномъ размѣрѣ.

вознагражденія опредѣляется слѣдующимъ образомъ: ежегодно выводится число единицъ плаванія совершеннаго каждымъ изъ лицъ, имѣющихъ право на такое вознагражденіе, принимая за единицу 10 миль, при чемъ число единицъ исчисленныхъ для капитановъ умножается на 6, а для старшихъ помощниковъ капитана и старшихъ механиковъ—на 3; раздѣляя отчисленную на добавочное вознагражденіе сумму на общее число единицъ плаванія, получается одна доля, отъ умноженія которой на число единицъ плаванія исчисленнаго для каждаго лица, опредѣляется размѣръ причитающагося каждому изъ нихъ добавочнаго вознагражденія.

Кромѣ того, въ періодъ времени съ 1886 г. изданы Комитетомъ: положенія о продовольствіи и обмундированіи судовыхъ командъ [1]), о рестораторской части на судахъ Добровольнаго флота, штатъ береговыхъ его учрежденій, положеніе о порядкѣ управленія Добровольнымъ флотомъ и уставъ о службѣ на пароходахъ флота, положенія объ Одесской и Владивостокской конторахъ, инструкціи для агентствъ и проч.

Для послѣслужебнаго обезпеченія лицъ, посвятившихъ себя службѣ въ Добровольномъ флотѣ, въ 1897 г. учреждена сберегательно-вспомогательная касса. Средства кассы состоятъ изъ сберегательнаго и вспомогательнаго фондовъ; первый образуется изъ вычетовъ въ размѣрѣ 10 % изъ содержанія и наградъ участниковъ кассы, второй — изъ ежемѣсячныхъ отчисленій изъ средствъ Добровольнаго флота въ размѣрѣ 8 % жалованья участниковъ, состоящихъ на окладѣ 720 р. и

[1]) Судовыя команды продовольствуются пищею на харчевыя деньги, отпускаемыя во внутреннемъ плаваніи въ размѣрѣ 30 к. на человѣка въ день, въ заграничномъ плаваніи до Суэца по 50 к. и между Суэцомъ и Владивостокомъ по 55 коп.

менѣе въ годъ, и въ размѣрѣ 6% жалованья участниковъ на окладѣ выше 720 р. Сберегательный фондъ выдается участникамъ, по прослуженіи не менѣе одного года, во всякое время при оставленіи ими службы, а вспомогательный фондъ лишь по прослуженіи опредѣленнаго числа лѣтъ. Въ случаѣ смерти участника, всѣ принадлежащія ему въ кассѣ деньги по обоимъ фондамъ выдаются его вдовѣ и дѣтямъ, или его вдовой матери, или незамужнимъ сестрамъ. Къ 1 января 1903 г. капиталы кассы достигли 1.001.800 руб., состоящихъ въ процентныхъ бумагахъ.

Въ 1897 г. состоялось Высочайшее повелѣніе о комплектованіи судовъ Добровольнаго флота нижними чинами морского вѣдомства, съ доведеніемъ численности ихъ до 50% полнаго состава судовыхъ командъ. Мѣра эта вызывается потребностью морского вѣдомства располагать извѣстнымъ кадромъ состоящихъ на срочной службѣ нижнихъ чиновъ въ пароходныхъ командахъ, чтобы въ случаѣ перехода судовъ Добровольнаго флота, въ военное время, въ распоряженіе правительства и отказа отъ службы вольнонаемныхъ людей, суда эти не могли остаться вовсе безъ командъ.

Въ 1898 г. присвоенный ранѣе Добровольному флоту флагъ замѣненъ Высочайше утвержденнымъ новымъ флагомъ, трехцвѣтнымъ-же, національнымъ, съ изображеніемъ въ верхнемъ внутреннемъ углу бѣлой полосы императорской короны и на серединѣ красной полосы почтовой трубы.

Направленная къ развитію отечественнаго торговаго мореходства мирная дѣятельность Добровольнаго флота въ послѣдніе годы неоднократно прерывалась для мно-

гихъ его судовъ непосредственною службою военнымъ цѣлямъ на ближнемъ и дальнемъ Востокѣ.

Въ виду предоставленнаго намъ Китайскимъ правительствомъ права пользоваться для зимней стоянки тихоокеанской эскадры неоткрытыми для иностранцевъ китайскими портами, въ концѣ 1897 г. былъ направленъ въ Портъ-Артуръ выдѣленный изъ состава эскадры отрядъ судовъ, для обезпеченія котораго углемъ и провизіей были вызваны изъ Владивостока находившіеся тамъ пароходы «Воронежъ» и «Хабаровскъ», изъ которыхъ второй поступилъ въ распоряженіе начальника эскадры Тихаго океана, а первый, по доставленіи необходимаго запаса угля изъ Японіи, былъ отпущенъ въ Одессу. Вслѣдъ затѣмъ, когда по ходу переговоровъ съ Китаемъ объ арендованіи нами Квантунскаго полуострова выяснилось, что успѣшность таковыхъ замедляется правительствомъ богдыхана, вся эскадра Тихаго океана была сосредоточена у береговъ полуострова, а изъ Владивостока были спѣшно вытребованы войска для совмѣстнаго дѣйствія съ судовымъ десантомъ при занятіи Портъ-Артура.

Въ то время во Владивостокъ только что пришелъ изъ Одессы пароходъ «Саратовъ» съ грузомъ рельсъ для Манчжурской желѣзной дороги и онъ еще не окончилъ выгрузку ихъ, когда получилъ приказаніе готовиться къ пріему войскъ и военнаго груза. 4 марта 1898 г. пароходъ началъ посадку людей, и послѣ 36 часовой непрерывной работы «Саратовъ» утромъ 5 марта вышелъ изъ Владивостока съ 1.233 нижними чинами, 207 лошадьми, 28 быками и до 40 тысячъ пудовъ разнороднаго военнаго груза. 9 марта «Саратовъ» пришелъ въ Портъ-Артуръ и всталъ на внѣшнемъ рейдѣ въ ожиданіи хода событій, готовясь по первому сигналу къ свозу на берегъ десанта. Какъ извѣстно, Портъ-

Артуръ былъ занятъ 15 марта нашими морскими силами безъ выстрѣла и въ тотъ же день «Саратовъ» вошелъ во внутренній бассейнъ и ошвартовался у его набережной. Такимъ образомъ, на долю «Саратова» выпала честь доставить въ Портъ-Артуръ первый эшалонъ сухопутныхъ войскъ. Вслѣдъ за высадкою на берегъ войскъ, «Саратовъ» получилъ приказаніе идти въ Нагасаки для пополненія запаса угля, а оттуда слѣдовать въ заливъ Посьетъ за вторымъ эшалономъ войскъ. 26 марта «Саратовъ» пришелъ въ Посьетъ, принялъ тамъ 1.621 нижняго чина, 97 лошадей, 87 быковъ и военный грузъ, и подъ конвоемъ крейсера «Адмиралъ Корниловъ» вышелъ въ Портъ-Артуръ, куда прибылъ 1 апрѣля; здѣсь «Саратову» было предписано немедленно идти съ грузомъ и людьми въ Таліенванъ, гдѣ въ теченіе 48 часовъ произведена была высадка людей и сдача груза. Перевезя затѣмъ изъ Таліенвана въ Портъ-Артуръ небольшой отрядъ солдатъ, «Саратовъ» былъ освобожденъ отъ службы при Тихоокеанской эскадрѣ, при чемъ командовавшій эскадрой контръ-адмиралъ Дубасовъ письменно засвидѣтельствовалъ полную успѣшность выполненнаго «Саратовомъ» порученія и выразилъ капитану этого парохода и офицерамъ благодарность, а молодецкой командѣ свое сердечное спасибо [1]).

[1]) Тѣсная, никогда не прерывавшаяся связь русскаго общества съ созданнымъ имъ Добровольнымъ флотомъ проявилась и въ этомъ случаѣ. На посланную капитаномъ «Саратова», лейтенантомъ А. М. Шейхъ-Ашири, телеграмму саратовскому предводителю дворянства и городскому головѣ о доставленіи пароходомъ, носящимъ имя этого города, перваго отряда вооруженнаго сухопутнаго войска въ Портъ-Артуръ, была получена отъ городскаго головы отвѣтная телеграмма слѣдующаго содержанія: «Ваша телеграмма получена во время собранія думы. Представители города выслушали ее съ восторгомъ и поручили мнѣ выразить вамъ, офицерамъ и командѣ одушевляющія ихъ чувства. Они гордятся роднымъ крейсеромъ, которому Господь привелъ первому доставить славное русское войско въ Портъ-Артуръ».

Прибывшіе тѣмъ временемъ изъ Одессы во Владивостокъ пароходы «Тамбовъ» и «Петербургъ» также поступили въ распоряженіе военнаго вѣдомства для перевозки войскъ и военныхъ грузовъ на Квантунскій полуостровъ. «Тамбовъ» перевезъ казачій полкъ въ составѣ 22 офицеровъ, 537 нижнихъ чиновъ и 614 лошадей, и сверхъ того принялъ 58.000 пудовъ военнаго груза и 125 быковъ. «Петербургъ», въ виду спѣшной надобности въ доставленіи въ Портъ-Артуръ интендантскаго и артиллерійскаго грузовъ, одновременно выгружалъ съ одного борта привезенные имъ желѣзнодорожные матеріалы и принималъ съ другого военные грузы. Работы велись день и ночь всю страстную недѣлю и всю ночь на Свѣтлое воскресенье. Принявъ, кромѣ груза, 378 человѣкъ нижнихъ чиновъ, 65 быковъ и огромное количество сѣна на палубу, что вынудило озаботиться чрезвычайными мѣрами предосторожности на случай пожара, «Петербургъ», одновременно съ «Тамбовомъ», вышелъ 6 апрѣля изъ Владивостока и, встрѣтивъ въ морѣ высланный для ихъ конвоированія крейсеръ «Рюрикъ», благополучно прибылъ въ Портъ-Артуръ 11 апрѣля, а черезъ нѣсколько дней ушелъ въ Таліенванъ за войсками для доставленія ихъ въ Артуръ.

Въ томъ-же году осенью, когда рѣшена была оккупація о. Крита международными военными силами, назначенныя для этой экспедиціи воинскія части съ артиллеріей и полнымъ снаряженіемъ, были перевезены изъ Одессы на Критъ пароходами «Кіевъ» и «Херсонъ». Приказаніе готовиться къ исполненію этого порученія застало «Кіевъ» съ разобранною для ремонта машиною; въ три дня, работая непрерывно день и ночь, пароходъ приготовился къ этому экстренному плаванію, успѣлъ пополнить свои запасы угля и машинныхъ матеріаловъ

и, принявъ 700 человѣкъ войскъ, 13 лошадей и воинскіе грузы, вышелъ по назначенію. «Херсонъ», вслѣдствіе крайней спѣшности въ отправкѣ баталіона съ артиллеріей, въ 40 часовъ времени сдѣлалъ переходъ изъ Одессы въ Севастополь, погрузилъ тамъ артиллерійскую батарею съ полнымъ снабженіемъ и лошадьми и возвратился въ Одессу, откуда, принявъ баталіонъ съ обозомъ, немедленно отправился на Критъ.

Наконецъ, съ возникновеніемъ въ 1900 г. китайскихъ событій, Добровольному флоту вновь пришлось обратиться къ своей службѣ для военныхъ надобностей и участвовать въ дѣйствіяхъ предпринятыхъ правительствомъ.

Происходившіе близъ Пекина безпорядки, предшествовавшіе взятію фортовъ Таку, заставили предусматривать необходимость въ сосредоточеніи на Дальнемъ Востокѣ значительныхъ военныхъ силъ и прежде всего въ доставленіи подкрѣпленій десантному отряду, свезенному съ судовъ эскадры Тихаго океана. Между тѣмъ въ транспортныхъ средствахъ ощущался большой недостатокъ и на лицо находился только одинъ частный пароходъ незначительныхъ размѣровъ.

Въ виду этого, въ распоряженіе командующаго войсками Квантунской области былъ предоставленъ пароходъ «Орелъ», находившійся въ то время въ Ян-тсе-кіангѣ, на пути въ Ханькоу за чайнымъ грузовъ. По полученіи приказанія, пароходъ «Орелъ» спѣшно направился изъ Ханькоу въ Портъ-Артуръ, куда и прибылъ въ началѣ іюня. Въ томъ же мѣсяцѣ, пароходы «Н.-Новгородъ», «Кострома», «Владиміръ» и «Тамбовъ», немедленно по приходѣ ихъ во Владивостокъ и освобожденіи отъ доставленныхъ ими изъ Одессы грузовъ, были предоставлены въ распоряженіе военнаго вѣдомства. Въ послѣдующіе за тѣмъ мѣсяцы всѣ приходившіе изъ

Европейской Россіи пароходы Добровольнаго флота поступали на разные сроки въ распоряженіе морского и военнаго вѣдомствъ для исполненія транспортной службы и другихъ порученій, вызывавшихся требованіями военныхъ обстоятельствъ.

Пароходы Добровольнаго флота, находившіеся въ то время въ Одессѣ и на обратномъ съ Востока пути, были назначены экстренными рейсами для перевозки въ Китай части десантнаго корпуса. Въ теченіе мѣсяца, съ 3 іюля по 3 августа, изъ Одессы вышли 5 пароходовъ: «Воронежъ», «Саратовъ», «Кіевъ», «Москва» и «Херсонъ», на которыхъ было отправлено 6.500 человѣкъ нижнихъ чиновъ, 300 классныхъ пассажировъ, состоявшихъ изъ офицеровъ, врачей, священно-служителей и сестеръ милосердія и до 750.000 пудо-футъ казенныхъ грузовъ. «Москва» и «Херсонъ» взяли съ собою принадлежащее имъ артиллерійское вооруженіе, которое, по приходѣ пароходовъ во Владивостокъ, было на нихъ установлено, и первый изъ нихъ, поднявъ военный флагъ, вступилъ въ качествѣ военнаго крейсера въ составъ эскадры Тихаго океана, а «Херсонъ», испытавъ правильность установки своей артиллеріи стрѣльбою, сдалъ все свое вооруженіе къ порту и возвратился въ Одессу. Слѣдуетъ отмѣтить, что при отправленіи «Москвы» въ составъ эскадры, морское вѣдомство нашло необходимымъ дополнить на ней составъ офицеровъ только старшимъ и артиллерійскимъ офицерами; капитанъ-же и всѣ его помощники были оставлены въ своихъ должностяхъ.

Кромѣ того, пароходъ «Ярославль», только что возвратившійся изъ рейса въ Одессу, былъ въ теченіе 10 дней вновь приготовленъ къ дальнему плаванію съ войсками, но вслѣдствіе отмѣны посылки двухъ стрѣлковыхъ бригадъ остался въ Одессѣ.

Взятые въ распоряженіе правительства пароходы Добровольнаго флота занимались перевозкою войскъ съ ихъ обозомъ, артиллеріей и лошадьми и военныхъ грузовъ между Владивостокомъ, заливомъ Посьетъ, портами Инкоу, Шанхай-Гуань, Артуръ и Таку. Вмѣстѣ съ тѣмъ на нихъ доставлялся рогатый скотъ для снабженія войскъ мясомъ и уголь изъ Японіи для надобностей эскадры и Артурскаго порта.

Въ горячую пору перевозки войскъ изъ Чернаго моря на Печилійскій театръ военныхъ дѣйствій, наличныхъ пароходовъ Добровольнаго флота было недостаточно для этой потребности, а въ Русскомъ Обществѣ пароходства и торговли оказалось только три парохода пригодныхъ для этой цѣли. Поэтому правительство вынуждено было зафрахтовать нѣсколько иностранныхъ пароходовъ и пріобрѣсти таковые покупкою, а на администрацію Добровольнаго флота былъ возложенъ пріемъ всѣхъ военныхъ грузовъ въ Одессѣ, распредѣленіе ихъ по пароходамъ и всѣ формальности по экспедиціи, а также организація продовольственной части на пароходахъ, зафрахтованныхъ непосредственно правительствомъ. О подготовленности одесскаго агентства Добровольнаго флота къ исполненію экстренныхъ работъ по экспедиціи пароходовъ, можно судить по тому, что въ теченіе двухъ мѣсяцевъ, одновременно съ приготовленіемъ къ рейсамъ своихъ пяти пароходовъ, агентство снарядило въ плаваніе 12 зафрахтованныхъ правительствомъ пароходовъ, распоряжаясь всѣми подробностями этого сложнаго дѣла. Такимъ образомъ на Добровольный флотъ выпала самая важная и отвѣтственная забота въ обширной операціи перевозки войскъ. Покупка пароходовъ также не обошлась безъ содѣйствія Добровольнаго флота, отъ котораго были коман-

дированы заграницу лица, хорошо ознакомленныя съ сложной организаціей массовой перевозки войскъ, для выбора подходящихъ пароходовъ и наблюденія за надлежащимъ приспособленіемъ ихъ къ данной цѣли. Какъ было упомянуто выше, купленъ былъ одинъ только пароходъ, переданный затѣмъ Добровольному флоту съ наименованіемъ «Казань».

Послѣ освобожденія посольствъ въ Пекинѣ отъ угрожавшей имъ опасности и когда политическое положеніе дѣлъ въ Китаѣ позволило вернуть войска въ Россію, эвакуація ихъ была совершена также почти исключительно на пароходахъ Добровольнаго флота. Всего перевезено было и экспедировано Добровольнымъ флотомъ изъ Одессы во Владивостокъ и Портъ-Артуръ и обратно до 53.000 нижнихъ чиновъ и до 4 милліоновъ пудовъ военнаго груза.

Въ общемъ, дѣйствія Добровольнаго флота и услуги оказанныя имъ правительству во время китайскихъ событій были настолько успѣшны и существенны, что вызвали полное одобреніе и благодарность военныхъ и морскихъ властей. Военный министръ, во всеподданнѣйшемъ докладѣ своемъ о мобилизаціи и операціяхъ нашихъ войскъ въ раіонѣ военныхъ дѣйствій, отмѣчаетъ, между прочимъ, что служба судовъ Добровольнаго флота нуждамъ государства потребовалась въ то именно время года, когда флоту этому надлежало выполнить ранѣе взятыя имъ на себя по договорамъ обязательства по вывозу изъ китайскихъ портовъ чайныхъ грузовъ. Спѣшно зафрахтовавъ, для передачи своихъ контрактныхъ чайныхъ грузовъ, иностранные пароходы, съ значительною для себя денежною потерею, Добровольный флотъ, по первому отъ правительства требованію, немедленно передалъ въ его распоряженіе всѣ свои суда.

Генералъ-адъютантъ Куропаткинъ указываетъ далѣе, что Добровольный флотъ, «вынужденный отказаться отъ всякихъ выгодныхъ въ то время коммерческихъ операцій, коими главнымъ образомъ обезпечивается его развитіе, поступилъ на службу государству не только всѣмъ своимъ наличнымъ достояніемъ, но для этой послѣдней цѣли вынужденъ былъ усилить себя необходимыми мастерскими, а также личнымъ составомъ береговой администраціи. Благодаря распорядительности администраціи Добровольнаго флота, полному и ясному сознанію всѣми чинами этого флота серьезности положенія и въ высшей степени добросовѣстному и усердному отношенію ихъ къ возложеннымъ на нихъ обязанностямъ, всѣ перевозки были совершены въ отличномъ порядкѣ и безъ замедленія, что конечно не могло не отразиться на успѣхахъ нашихъ войскъ въ раіонѣ военныхъ дѣйствій».

Такая оцѣнка оказанныхъ Добровольнымъ флотомъ услугъ правительству свидѣтельствуетъ о томъ, что флотъ этотъ, вѣрный завѣту создавшаго его русскаго народа, всегда готовъ къ выполненію своей коренной задачи—служить «всѣмъ достояніемъ своимъ» нуждамъ государства, когда-бы и въ чемъ-бы служба эта отъ него ни потребовалась.

Дѣйствія Добровольнаго флота во время занятія нами Квантунскаго полуострова и военныхъ операцій въ Китаѣ удостоились милостиваго вниманія и одобренія Государя Императора. Кромѣ объявленія Монаршаго благоволенія чинамъ Добровольнаго флота и пожалованія многихъ наградъ служащимъ на пароходахъ, Его Величеству благоугодно было произвести въ слѣдующій чинъ большинство пароходныхъ капитановъ.

Обозрѣвая прошлое Добровольнаго флота за время съ 1886 г., когда ему была придана организація на основаніяхъ, установленныхъ Высочайше утвержденнымъ временнымъ о немъ положеніемъ, не остается сомнѣнія въ томъ, что и въ этотъ періодъ времени флотъ неизмѣнно стремился къ выполненію задачи, возложенной на него первоначальными учредителями его: въ мирное время служить цѣлямъ торговымъ, а во время войны — цѣлямъ военнымъ, и въ этомъ стремленіи онъ неотступно согласовалъ свои дѣйствія съ государственною пользою и выполнилъ свои передъ правительствомъ обязательства.

Установившаяся съ возникновеніемъ Добровольнаго флота связь коренной Россіи съ ея отдаленными восточными окраинами продолжала крѣпнуть одновременно съ развитіемъ этого флота, что дало возможность упрочить тамъ нашу административную власть и военную мощь. Благодаря Добровольному флоту край этотъ открылся для русскихъ товаровъ и сдѣлался легко доступнымъ для заселенія коренными русскими людьми, русскимъ земледѣльческимъ элементомъ. Было время, когда въ томъ краѣ только свѣжіе мясные продукты да овощи были мѣстные, китайскіе; все-же остальное было привозное, иностранное и цѣны на всѣ предметы насущной потребности достигали размѣровъ баснословныхъ. Но картина эта давно измѣнилась и если добраться до начала этой давности, то окажется, что она совпадаетъ съ открытіемъ восточныхъ рейсовъ пароходами Добровольнаго флота, когда на мѣстныхъ рынкахъ впервые появились русскіе товары. А когда установилось болѣе правильное и частое сообщеніе и провозный тарифъ постепенно уменьшался, произведенія русской промышленности, не смотря на существовавшее въ краѣ порто-франко, стали быстро завоевывать мѣстные рынки и вытѣснять ино-

Пароходъ «Хабаровскъ» (1895 — 1902 г.).

странные товары. Насколько край этотъ привыкъ теперь къ русскимъ товарамъ и не можетъ уже обходиться безъ нихъ, явствуетъ изъ того, что когда, во время послѣднихъ событій въ Китаѣ, нѣсколько пароходовъ Добровольнаго флота было взято въ распоряженіе правительства и вслѣдствіе этого нарушилась правильность обычныхъ восточныхъ рейсовъ, цѣны на всѣ жизненные продукты во всемъ отдаленномъ краѣ немедленно поднялись на столько, что предметы обыденной необходимости сдѣлались почти недоступными по своей дороговизнѣ, а нѣкоторые изъ нихъ и вовсе исчезли съ рынка.

Въ попутныхъ иностранныхъ портахъ на линіи движенія судовъ Добровольнаго флота также завязались торговыя сношенія, которыя постепенно развиваются и крѣпнутъ. Въ Сингапурѣ и Коломбо, благодаря поддержкѣ Добровольнаго флота, появились русскіе торговые дома, вызвавшіе уже и подражателей.

Что сдѣлано Добровольнымъ флотомъ для заселенія нашего Дальняго Востока можно судить по одной лишь цифрѣ свыше 60.000 перевезенныхъ имъ переселенцевъ; какой толчекъ далъ Добровольный флотъ отечественной торговлѣ съ Востокомъ видно изъ нижеслѣдующихъ данныхъ о количествѣ перевезенныхъ имъ грузовъ въ пудо-футахъ:

Года.	Вывозныхъ.	Привозныхъ: Разныхъ.	Привозныхъ: Чая.
въ 1880 г.	239.025	—	239.025
» 1890 »	407.198	84.630	482.328
» 1900 »	3.989.316	968.345	1.044.988

Какъ, наконецъ, выполнилъ Добровольный флотъ обязательства свои передъ правительствомъ по увеличенію числа своихъ быстроходныхъ пароходовъ и въ

Пароходъ «Хабаровскъ» (1895 — 1902 г.).

какой мѣрѣ оказался онъ готовымъ къ службѣ въ военное время—повторять нѣтъ надобности.

Усилія Добровольнаго флота оправдать вѣру въ него создавшаго его народа и стремиться къ достиженію обѣихъ указанныхъ ему цѣлей—увѣнчались полнымъ успѣхомъ: услуги Добровольнаго флота государству въ военныхъ его операціяхъ заслужили одобрѣніе съ высоты Престола, работа его на мирномъ, коммерческомъ поприщѣ принесла ему средства, благодаря которымъ онъ могъ расти и совершенствоваться.

Но успѣхъ этотъ въ значительной однако мѣрѣ зависѣлъ отъ чрезвычайно благопріятно сложившихся для него въ послѣднее десятилѣтіе условій: необходимости перевозить грузы строившихся Забайкальской и Уссурійской желѣзныхъ дорогъ, усиленной перевозки воинскихъ чиновъ и переселенцевъ, и въ самые послѣдніе годы—перевозки грузовъ Восточной Китайской желѣзной дороги. Только благодаря всѣмъ этимъ условіямъ Добровольный флотъ могъ выполнить самое трудное изъ своихъ обязательствъ—судостроительное, потребовавшее полнаго напряженія работы и затраты всѣхъ денежныхъ средствъ, какія эта работа могла доставить. Вслѣдствіе этого Добровольный флотъ закончилъ десятилѣтіе 1892—1902 гг., имѣя всѣ свои капиталы вложенными въ судовой составъ и съ долгомъ казнѣ свыше 1.000.000 руб. за переданный ему по Высочайшему повелѣнію пароходъ «Казань». Между тѣмъ, ближайшее будущее, насколько оно уже опредѣлилось, представляется далеко не благопріятнымъ, вслѣдствіе измѣненія весьма важныхъ обстоятельствъ, обусловливавшихъ успѣшную работу Добровольнаго флота.

Окончаніе Сибирской и Восточной Китайской желѣзныхъ дорогъ уже уменьшило и несомнѣнно умень-

шитъ значительно, если не прекратитъ вовсе, передвиженіе пассажировъ моремъ. Уменьшеніе числа каютныхъ пассажировъ наступило еще съ 1900 года, а массовая перевозка моремъ войскъ и переселенцевъ стала сокращаться съ 1902 г. и въ настоящее время совершенно прекратилась, если не считать перевозки ничтожныхъ партій воинскихъ чиновъ. Военное вѣдомство устраиваетъ по Сибири продовольственные и остановочные пункты, заводитъ вагоны-кухни и вообще подготовляется для перевозки воинскихъ чиновъ по желѣзной дорогѣ. Переселенческое управленіе, произведя въ 1900 году опытъ массовыхъ перевозокъ переселенцевъ по Сибирской желѣзной дорогѣ, признало ихъ болѣе для себя удобными и обходящимися дешевле морскихъ перевозокъ. Такимъ образомъ наступаетъ время, когда перевозка пассажировъ на судахъ Добровольнаго флота прекратится окончательно, а между тѣмъ слѣдуетъ имѣть въ виду, что заработокъ флота на пассажирскомъ движеніи составлялъ бо̀льшую половину его общаго фрахтоваго сбора.

До послѣднихъ лѣтъ Добровольный флотъ представлялъ единственное русское пароходство, работавшее на океанскомъ пути сообщенія съ нашею восточною окраиною. Съ 1 января 1900 г. вступилъ въ дѣйствіе законъ о большомъ каботажѣ, закрывшій этотъ путь для иностранцевъ и вызвавшій къ жизни новыя русскія пароходныя предпріятія. Такимъ образомъ, Добровольному флоту приходится уже не одному пожинать плоды трудовъ своихъ на проторенной имъ дорогѣ, а дѣлиться работою и доходами отъ нея съ другими пароходными обществами. Конкуррировать съ ними, въ коммерческомъ смыслѣ этого слова, не входитъ въ задачу Добровольнаго флота, да онъ и не можетъ соперничать съ ними

путемъ пониженія фрахтовыхъ тарифовъ, такъ какъ дорого стоющіе пароходы его вызываютъ и бо́льшіе эксплоатаціонные расходы, чѣмъ дешевые грузовики акціонерныхъ пароходныхъ обществъ.

Все это вынудило Комитетъ озаботиться сокращеніемъ эксплоатаціонныхъ расходовъ, изъявъ изъ активной службы нѣсколько быстроходныхъ пароходовъ крейсерскаго типа, огромные навигаціонные расходы которыхъ могутъ окупаться только интенсивной работой по массовой перевозкѣ пассажировъ, которая, какъ уже было сказано, почти совершенно прекратилась.

Въ виду этого, съ 1902 г. пароходы «Херсонъ», «Москва», «Смоленскъ» и «Орелъ» приведены въ резервное положеніе, заключающееся въ томъ, что съ пароходовъ этихъ сняты команды и на нихъ оставленъ лишь небольшой кадръ людей для охранной службы. Суда эти приведены въ ремонтномъ отношеніи въ полную исправность и имѣя свои машины собранными находятся въ такомъ положеніи, что, по укомплектованіи командами, они немедленно могутъ быть употреблены въ дѣло. «Херсонъ», «Москва» и «Смоленскъ» поставлены въ Севастополѣ; при нихъ состоятъ одинъ капитанъ, одинъ старшій и три младшихъ помощника капитана и одинъ старшій и три младшихъ механика. «Орелъ», также съ сокращеннымъ составомъ экипажа, оставленъ въ Одессѣ [1]).

При такихъ наступившихъ неблагопріятныхъ для Добровольнаго флота обстоятельствахъ, истекалъ въ январѣ 1902 г. десятилѣтній срокъ дѣйствія временнаго о немъ положенія и государственной власти пред-

[1]) Содержаніе этихъ четырехъ пароходовъ въ полной готовности къ немедленному возобновленію активной службы обходится Добровольному флоту въ 124.000 руб. въ годъ.

стояло высказаться по вопросу о продленіи этого положенія на новый срокъ или о болѣе или менѣе коренномъ его измѣненіи.

Съ своей стороны, Комитетъ выработалъ проектъ новаго положенія о Добровольномъ флотѣ, сходный въ общихъ чертахъ съ прежнимъ, но съ измѣненіями, относящимися къ числу, а отчасти и къ направленію обязательныхъ для него рейсовъ, къ размѣру правительственной субсидіи и къ нѣкоторымъ частностямъ, касающимся собственно внутреннихъ распорядковъ въ дѣятельности флота.

Располагая значительно большимъ числомъ пароходовъ, чѣмъ въ то время, когда было утверждено временное положеніе 1892 г., Добровольный флотъ имѣлъ возможность проектировать увеличенное число обязательныхъ для него рейсовъ на Востокъ съ семи до восемнадцати ежегодно. При этомъ Добровольный флотъ принималъ на себя обязательство совершать, для надобностей военнаго вѣдомства, не менѣе 18 заходовъ въ Портъ-Артуръ (изъ нихъ половину, т. е. 9 заходовъ по пути во Владивостокъ и половину—при обратныхъ рейсахъ въ Одессу). Засимъ, согласно выраженному министромъ финансовъ желанію о болѣе частомъ посѣщеніи китайскихъ портовъ и въ особенности Шанхая, въ проектѣ предусматривался обязательный заходъ въ этотъ портъ всѣхъ пароходовъ на ихъ обратномъ слѣдованіи обязательными рейсами изъ Владивостока, такъ какъ опытъ показалъ, что ввоза товаровъ изъ Россіи въ Шанхай не существуетъ вовсе, тогда какъ въ обратномъ направленіи вывозъ изъ Шанхая зеленаго чая и шелка даетъ довольно серьезные результаты.

Дѣйствовавшимъ до 1902 г. положеніемъ, Добровольному флоту предоставлялось преимущественное

передъ судами, плавающими подъ иностраннымъ флагомъ, право на перевозку казенныхъ пассажировъ и грузовъ. Будучи въ то время единственнымъ русскимъ океанскимъ пароходнымъ предпріятіемъ, а слѣдовательно и конкуррируя исключительно съ иностранными пароходами, Добровольный флотъ въ значительной мѣрѣ пользовался своимъ преимуществомъ, и, получая отъ этого извѣстныя выгоды, съ своей стороны стремился довести свои перевозочныя средства до возможно совершеннаго состоянія. Съ предоставленіемъ же права большого каботажа исключительно русскому флагу, конкуррентами Добровольнаго флота выступаютъ всѣ русскія суда, и указанное преимущество его само собою уничтожается. Если бы дѣло ограничивилось лишь нѣкоторымъ уменьшеніемъ выгодъ Добровольнаго флота, то онъ, преклоняясь передъ общегосударственной выгодой, покорился-бы своей участи, такъ какъ онъ, само собою разумѣется, не только не можетъ являться помѣхою мѣропріятіямъ правительства къ развитію русскаго торговаго мореходства, но ставитъ своею задачею способствовать этому развитію. Но казалось-бы нежелательнымъ, чтобы потеря выгодъ могла дойти до невозможности дальнѣйшаго существованія флота; поэтому, а также въ видахъ пользы, какую можетъ извлекать изъ Добровольнаго флота правительство, какъ въ мирное, такъ и въ военное время, было признано необходимымъ оговорить въ проектѣ положенія о сохраненіи за флотомъ исключительнаго права на перевозку нижнихъ чиновъ и грузовъ военнаго и морского вѣдомствъ, для чего онъ главнѣйшимъ образомъ и приспосабливался съ самаго своего основанія. Въ противномъ случаѣ, отданный въ жертву неограниченной конкурренціи дешевыхъ пароходовъ другихъ предпріятій,

Добровольный флотъ, въ лучшемъ случаѣ, не будетъ въ состояніи поддерживать на настоящемъ уровнѣ свои суда и тотъ опытный личный составъ, какимъ онъ располагаетъ нынѣ; въ худшемъ же случаѣ могутъ наступить и болѣе неблагопріятныя послѣдствія.

Представляя въ Государственный Совѣтъ проектъ новаго положенія о Добровольномъ флотѣ, управляющій морскимъ министерствомъ вмѣстѣ съ тѣмъ ходатайствовалъ о сохраненіи этому флоту на новое десятилѣтіе правительственнаго пособія въ прежнемъ размѣрѣ 600.000 р. въ годъ, о назначеніи ему на тотъ же срокъ по 150.000 р. въ годъ на расширеніе его пристаней и ихъ оборудованіе, и о возмѣщеніи ему расходовъ по совершенію обязательныхъ рейсовъ въ Портъ-Артуръ въ суммѣ 300.000 руб. ежегодно; всего, такимъ образомъ, испрашивалось субсидіи до 1.050.000 руб. въ годъ, что составляетъ, по расчету 570.000 миль ежегоднаго пробѣга судовъ флота, 1 р. 84 к. помильной платы.

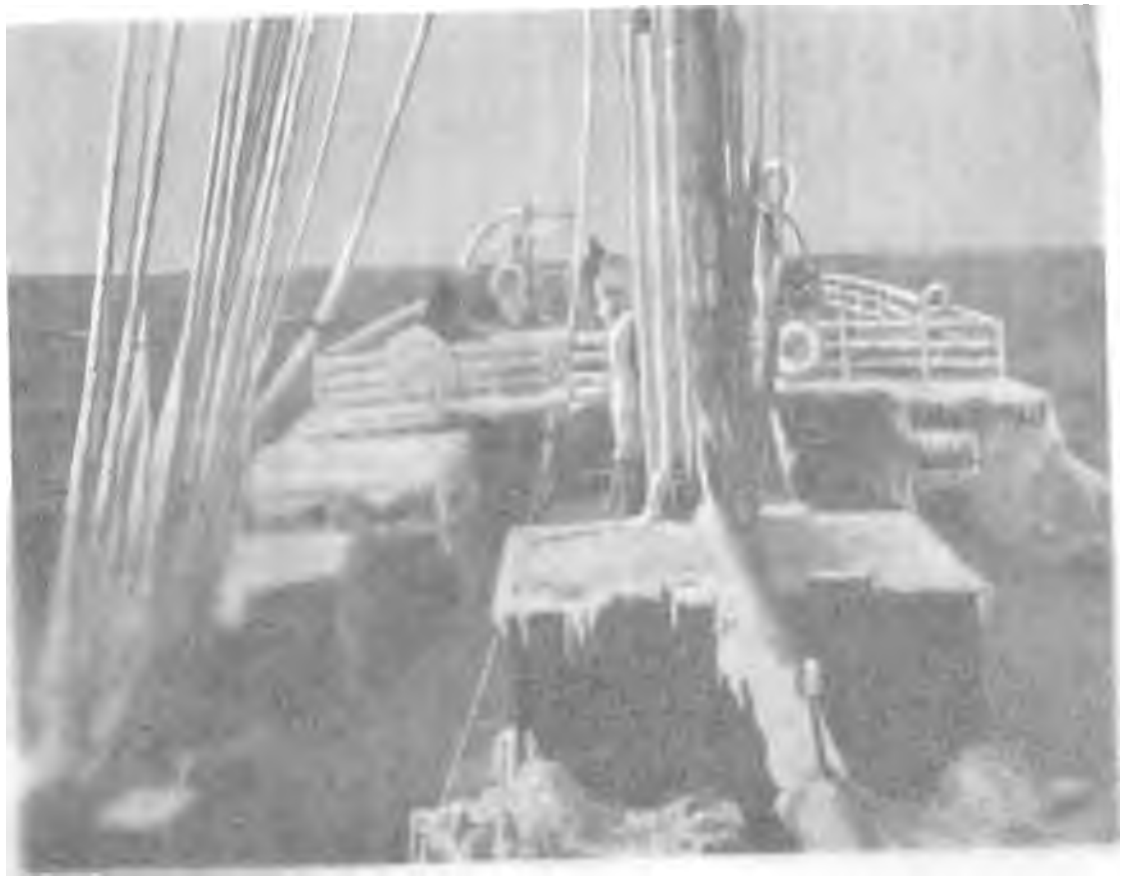
Назначеніе пособія въ такомъ размѣрѣ не представляется несоотвѣтствующимъ дѣйствительнымъ надобностямъ или чрезмѣрнымъ, такъ какъ иностранныя пароходныя общества, дѣйствующія на сообщеніи европейскихъ портовъ съ Дальнимъ Востокомъ получаютъ помильную плату въ значительно болѣе высокомъ размѣрѣ. Такъ, напримѣръ, Norddeutscher Lloyd получаетъ субсидіи по 2 р. 62 к. на милю, Messageries Maritimes по 4 р. и т. п. Въ процентномъ-же отношеніи къ первоначальной стоимости судовъ Добровольнаго флота (къ 1-му января 1902 г. — 20.700.000 р.) пособіе въ 1.050.000 р. составляетъ 5%, тогда какъ то-же отношеніе для Norddeutscher Lloyd будетъ 13%, а для Messageries Maritimes—болѣе 15%.

Проектъ новаго положенія о Добровольномъ флотѣ встрѣтилъ возраженіе со стороны министра финансовъ, который находилъ, что, при существующей постановкѣ вопроса о крейсерахъ военныхъ флотовъ, значеніе быстроходныхъ пароходовъ Добровольнаго флота, употребляемыхъ для крейсерской службы, представляется весьма сомнительнымъ, и что сама жизнь указываетъ на необходимость постепеннаго преобразованія Добровольнаго флота въ предпріятіе, дѣйствующее на коммерческихъ основаніяхъ, съ изъятіемъ изъ его вѣдѣнія несвойственныхъ его операціямъ судовъ крейсерскаго типа, при чемъ, по мнѣнію статсъ-секретаря Витте, подобное измѣненіе основного характера дѣятельности Добровольнаго флота, не препятствуя предоставленію судовъ его въ распоряженіе военнаго вѣдомства, если этого потребуютъ событія, могло-бы вмѣстѣ съ тѣмъ вполнѣ отвѣчать интересамъ торговаго мореплаванія. На ряду съ этимъ, Добровольному флоту надлежало-бы, по замѣчанію министра финансовъ, не ограничивать своей дѣятельности содержаніемъ срочныхъ сообщеній съ нашими портами Дальняго Востока, а содѣйствовать открытію новыхъ рынковъ для русской промышленности, установляя сношенія съ другими странами и тѣмъ способствовать осуществленію общегосударственныхъ задачъ нашей торгово-экономической политики. Въ заключеніе, министръ финансовъ находилъ, что Добровольный флотъ, преобразованный въ чисто коммерческое предпріятіе, будетъ подлежать передачѣ въ вѣдѣніе министерства финансовъ, на попеченіи котораго находятся и всѣ другія такія-же предпріятія.

Съ своей стороны, военный министръ находилъ проектированное предоставленіе Добровольному флоту привилегіи преимущественнаго передъ другими пароход-

ными предпріятіями права на перевозку нижнихъ чиновъ и военныхъ грузовъ стѣснительнымъ для военнаго вѣдомства и взамѣнъ этого предлагалъ установить правило въ томъ смыслѣ что если между военнымъ вѣдомствомъ и Добровольнымъ флотомъ не послѣдуетъ соглашенія въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ перевозки людей и грузовъ, то перевозки эти могутъ быть поручаемы и другимъ русскимъ пароходнымъ обществамъ. Въ противномъ-же случаѣ, денежные интересы военнаго вѣдомства окажутся недостаточно обезпеченными.

По поводу этихъ замѣчаній управляющій морскимъ министерствомъ, между прочимъ, объяснилъ, что непригодность для боевой службы коммерческихъ пароходовъ, преобразованныхъ въ крейсеры, представляется далеко недоказанною. Наоборотъ, есть полное основаніе полагать, что въ случаѣ морской войны такіе крейсеры могутъ принести существенную пользу. Но потребность въ такихъ судахъ при эскадрахъ не ограничивается одною крейсерскою службою, такъ какъ услуга ихъ въ качествѣ транспортовъ при эскадрахъ и плавучихъ госпиталей представляется несомнѣнною. Такимъ образомъ важное значеніе Добровольнаго флота въ качествѣ пособника военно-морскимъ силамъ Имперіи остается неоспоримымъ; приданіе же этому флоту чисто коммерческаго характера неизбѣжно повлечетъ за собою измѣненіе къ худшему его судового и личнаго составовъ и вызоветъ необходимость для морского министерства строить и содержать на счетъ его бюджета еще особые транспорты, безъ которыхъ въ настоящее время, при наличности Добровольнаго флота, морское вѣдомство можетъ обходиться. Очевидно, что подобная мѣра была-бы сопряжена съ такими расходами для государственнаго казначейства, которые не могутъ быть срав-



Пароходъ «Кострома», входящій на Владивостокскій рейдъ въ Декабрѣ 1898 года.

ниваемы съ испрашиваемымъ для Добровольнаго флота пособіемъ.

По поводу замѣчанія военнаго министра, адмиралъ Тыртовъ заявилъ, что сохраненіе за Добровольнымъ флотомъ преимущественнаго права на перевозку нижнихъ чиновъ и военныхъ грузовъ представляется необходимымъ уже въ силу налагаемаго на него обязательства заходить не менѣе опредѣленнаго числа разъ въ Портъ-Артуръ, куда, кромѣ означенныхъ грузовъ, не существуетъ сколько-нибудь значительной посылки товаровъ. Нельзя отрицать, что въ мирное время частныя пароходныя общества, по тѣмъ или инымъ соображеніямъ, могутъ уменьшить свой тарифъ на отдѣльные рейсы ниже тарифныхъ ставокъ Добровольнаго флота, но несомнѣнно, что эти-же общества, при возникновеніи какихъ-либо чрезвычайныхъ событій, усиливающихъ требованія на морскія перевозочныя средства, не преминутъ повысить свои фрахты до крайнихъ предѣловъ. Въ иномъ положеніи находится Добровольный флотъ, такъ какъ тарифъ его не можетъ повышаться далѣе нормы, установленной соглашеніемъ подлежащихъ министерствъ. Такимъ образомъ, въ случаѣ лишенія флота преимущества, о которомъ идетъ рѣчь, онъ окажется не въ состояніи покрывать хотя-бы часть своихъ расходовъ по заходамъ въ Портъ-Артуръ.

Государственный Совѣтъ, по обсужденіи представленныхъ ему объясненій, нашелъ, что при опредѣленіи дальнѣйшаго назначенія и задачъ Добровольнаго флота надлежитъ прежде всего имѣть въ виду условія его возникновенія, возобновленныя въ памяти Совѣта членомъ его, статсъ-секретаремъ К. П. Побѣдоносцевымъ. Добровольный флотъ былъ созданъ исключительно на общественныя пожертвованія и является живымъ памят-

никомъ того подъема народнаго духа, которымъ сопровождались русско-турецкая война 1877—1878 г.г. и непосредственно слѣдовавшія за нею событія, угрожавшія возможностью для Россіи вооруженнаго столкновенія на морѣ. Народное воодушевленіе, выразившееся въ сборѣ въ короткій срокъ капитала свыше 4.000.000 р. на пріобрѣтеніе крейсеровъ въ такое время, когда платежныя силы населенія были значительно подорваны громадными расходами государства на веденіе войны, было вызвано отнюдь не желаніемъ развить торгово-промышленную дѣятельность страны, а побужденіями высшаго порядка, мыслью о безопасности и достоинствѣ Россіи. Цѣль пожертвованій заключалась единственно въ увеличеніи боевыхъ средствъ государства на морѣ, и, вѣрный завѣтамъ своихъ основателей, Добровольный флотъ всегда неуклонно стремился къ ея выполненію. При такихъ условіяхъ, *измѣненіе въ чемъ либо основныхъ задачъ, установленныхъ при его образованіи, представляется, по мнѣнію Государственнаго Совѣта, совершенно невозможнымъ.* Вмѣстѣ съ тѣмъ Государственный Совѣтъ призналъ, что за время своего существованія Добровольный флотъ оказалъ не мало услугъ въ дѣлѣ государственной обороны. Исключительно при его помощи правительство имѣло возможность, при встрѣчавшейся въ томъ надобности, перебрасывать въ короткій срокъ значительныя массы войскъ и военныхъ грузовъ въ отдаленнѣйшія окраины обширной территоріи Имперіи, не прибѣгая къ реквизиціи частно-владѣльческихъ судовъ, допускаемой только при объявленіи военнаго положенія. При этомъ, не повышая, въ указанныхъ случаяхъ, своего тарифа, Добровольный флотъ тѣмъ самымъ оградилъ государственную казну отъ излишнихъ расходовъ, которые оказа-

лись бы для нея неизбѣжными, если бы правительство было принуждено обращаться къ частнымъ мореходнымъ предпріятіямъ. Совокупность изложенныхъ соображеній привела Государственный Совѣтъ къ убѣжденію въ необходимости сохранить и въ будущемъ за Добровольнымъ флотомъ его назначеніе какъ подсобнаго для военно-морскихъ силъ государства учрежденія и, соотвѣтственно съ этимъ, сохранить ближайшую связь его съ морскимъ вѣдомствомъ; коммерческія-же операціи флота должны служить единственно способомъ полученія средствъ для его существованія и дальнѣйшаго развитія. Въ виду этого, Государственный Совѣтъ призналъ наиболѣе цѣлесообразнымъ придать положенію о Добровольномъ флотѣ характеръ *постоянный*, а испрашиваемую на дальнѣйшее его развитіе субсидію въ 600.000 рублей закрѣпить за нимъ на срокъ не менѣе 10 лѣтъ.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, Государственный Совѣтъ не могъ однако не принять во вниманіе, что предстоящее въ ближайшемъ будущемъ открытіе сквозного движенія по Сибирской желѣзной дорогѣ должно неминуемо отразиться на количествѣ грузовъ и пассажировъ, перевозимыхъ Добровольнымъ флотомъ на Дальній Востокъ, и при такихъ условіяхъ нѣкоторыя измѣненія въ числѣ и направленіи рейсовъ судовъ флота могутъ оказаться не только желательными, но даже необходимыми, по мѣрѣ того, какъ Сибирская желѣзная дорога будетъ усиливать свою пропускную способность. Поэтому Государственный Совѣтъ призналъ нужнымъ поручить управляющему морскимъ министерствомъ войти въ подробное разсмотрѣніе вопроса о томъ, на какія именно линіи морскихъ сообщеній надлежало-бы направить суда Добровольнаго флота, могущія освободиться отъ содер-

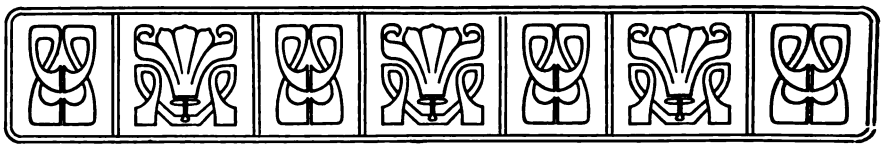
жанія рейсовъ между Одессой и Владивостокомъ, въ цѣляхъ открытія для отечественной промышленности новыхъ рынковъ сбыта, и предположенія свои, относительно дальнѣйшаго направленія коммерческихъ операцій флота, внести на уваженіе Государственнаго Совѣта къ 1 января 1907 года.

Обращаясь затѣмъ къ ходатайству о предоставленіи Добровольному флоту особыхъ пособій: на возмѣщеніе расходовъ по оборудованію обслуживаемыхъ флотомъ портовъ — 150.000 р. и за заходы въ Портъ-Артуръ — 300.000 р. ежегодно, Государственный Совѣтъ нашелъ, что означенныя пособія могутъ быть ассигнованы лишь въ предѣлахъ дѣйствительной въ нихъ надобности. Поэтому издержки по оборудованію портовъ могутъ быть приняты на счетъ государственнаго казначейства не иначе какъ по разсмотрѣніи подробныхъ смѣтъ проектируемыхъ сооруженій, въ виду чего Государственный Совѣтъ призналъ правильнымъ, не установляя испрашиваемой съ указанною цѣлью субсидіи въ опредѣленномъ ежегодномъ размѣрѣ, предоставить управляющему морскимъ министерствомъ входить по каждому отдѣльному случаю съ особыми ходатайствами. Что же касается возмѣщенія расходовъ флота по заходамъ судовъ его въ Портъ-Артуръ, то, принимая во вниманіе, что заинтересованныя вѣдомства не пришли еще къ окончательному соглашенію относительно способа исчисленія и самаго размѣра подлежащаго ассигнованію пособія, Государственный Совѣтъ призналъ нужнымъ поручить управляющему морскимъ министерствомъ подвергнуть этотъ вопросъ особому соображенію и затѣмъ представить его на разсмотрѣніе Совѣта.

Изложенное мнѣніе Государственнаго Совѣта и одобренный имъ проектъ положенія о Добровольномъ флотѣ

удостоились 4 февраля 1902 года Высочайшаго утвержденія.

Опираясь на такое признаніе высшимъ въ Имперіи государственнымъ учрежденіемъ заслугъ своихъ передъ отечествомъ на указанномъ ему первоначальными учредителями поприщѣ и осчастливленный милостивымъ вниманіемъ Монарха къ нуждамъ своимъ, Добровольный флотъ, на рубежѣ истекающаго перваго двадцатипятилѣтія своего существованія, укрѣпляется въ сознаніи исполненнаго долга, въ вѣрѣ дѣлу, которому онъ призванъ служить, и въ надеждѣ оправдать всею своею будущностью бережное храненіе имъ залога, ввѣреннаго 25 лѣтъ тому назадъ русскимъ народомъ попеченію въ Бозѣ почивающаго Государя Императора Александра III.



Глава VI.

Крушеніе и гибель трехъ пароходовъ Добровольнаго флота: «Москва», «Кострома» и «Владивостокъ».

Четвертьвѣковое существованіе Добровольнаго флота, въ теченіе котораго 25-ю пароходами его пройдено около 7 милліоновъ морскихъ миль, не обошлось для него безъ тяжелыхъ потерь, ограничившихся, къ счастью, лишь матеріальными убытками и не омраченныхъ утратою ни одной человѣческой жизни.

Изъ числа трехъ случаевъ крушенія пароходовъ Добровольнаго флота, первое по времени и по трагичности обстановки, въ которую были поставлены послѣ крушенія экипажъ и пассажиры, стоитъ гибель парохода «Москва» 1-ая.

Пароходъ «Москва» I-ая.

15 мая 1882 г., пароходъ «Москва», подъ командою кап.-лейтен. С. Н. Чирикова 2-го, вышелъ изъ Ханькоу по назначенію въ Одессу, съ полнымъ грузомъ первосборнаго чая и 18 пассажирами изъ Владивостока, въ числѣ которыхъ было 3 женщины и 3-е малолѣтнихъ дѣтей [1]).

[1]) На «Москвѣ» находилось 11 офицеровъ, 23 человѣка палубной и 41 человѣкъ машинной команды, 16 арабовъ кочегаровъ, механикъ отъ завода «Forges et Chantiers», ресторaторъ, поваръ, 11 человѣкъ прислуги, каютная горничная и 18 пассажировъ; всего 124 человѣка.

23 мая, въ 6 ч. вечера, пароходъ пришелъ въ Сингапуръ, о чемъ командиръ въ тотъ-же день телеграфировалъ Главному Правленію и затѣмъ дальнѣйшія свѣдѣнія о плаваніи парохода «Москва» прекратились. Безпокойство объ участи «Москвы» усилилось еще болѣе, когда въ Одессу прибыли пароходы «Петербургъ» и «Россія», вышедшіе изъ Ханькоу гораздо позже «Москвы». Не оставалось никакого сомнѣнія въ томъ, что съ «Москвою» случилось несчастье. Тревога Главнаго Правленія, родственниковъ экипажа и пассажировъ и лицъ и учрежденій, заинтересованныхъ въ грузѣ «Москвы», достигла наивысшей степени, когда, наконецъ, 19 іюля было получено извѣстіе отъ временнаго агента Добровольнаго флота въ Аденѣ, г. Гансланда, о томъ, что пароходъ «Москва» разбился на африканскомъ берегу у мыса Расъ-Гафунъ 7 іюня и что пассажиры и экипажъ спасены и живутъ въ песчаной степи, претерпѣвая всевозможныя лишенія. Не имѣя возможности нанять на мѣстѣ, для оказанія бѣдствующимъ помощи, какой либо частный пароходъ, по отсутствію таковыхъ и считая невозможнымъ, въ виду бѣдственнаго и опаснаго положенія потерпѣвшихъ крушеніе, откладывать оказаніе имъ помощи до присылки парохода изъ Европы, г. Гансландъ обратился къ мѣстному губернатору, генералу Блэръ, съ просьбой о немедленной отправкѣ парохода къ мѣсту крушенія «Москвы». Въ силу контракта, заключеннаго англійскимъ правительствомъ съ субсидируемой имъ для этой цѣли пароходной компаніей British Indian Steam Navigation C°, мѣстный губернаторъ имѣлъ право, по предварительномъ сношеніи съ метрополіей, пользоваться во всякое время услугами заходящихъ въ Аденъ пароходовъ этой компаніи. Какъ разъ въ это время въ Аденъ пришелъ пароходъ названной компаніи «Багдадъ», и

г. Блэръ обратился по телеграфу къ англійскому правительству въ Лондонѣ за разрѣшеніемъ послать «Багдадъ» на помощь экипажу «Москвы». Отвѣтъ заключалъ въ себѣ распоряженіе исполнить просьбу г. Гансланда съ возможною поспѣшностью, безотлагательно, и «Багдадъ», не окончивъ даже выгрузки, немедленно отправился къ мысу Расъ-Гафунъ, куда прибылъ 24 іюля; 26 іюля онъ принялъ всѣхъ спасенныхъ съ парохода «Москва», которымъ былъ оказанъ самый радушный пріемъ и гостепріимство, и 30 іюля благополучно доставилъ ихъ въ Аденъ.

По полученіи отъ кап.-лейт. Чирикова телеграммы о прибытіи въ Аденъ команды и пассажировъ погибшей «Москвы» и по докладѣ объ этомъ Государю Императору, было тотчасъ-же сдѣлано по Высочайшему повелѣнію распоряженіе о посылкѣ въ Аденъ изъ Александріи находившагося тамъ военнаго крейсера «Забіяка», который доставилъ всѣхъ спасенныхъ съ «Москвы» въ Портъ-Саидъ, откуда 21 августа они прибыли въ Одессу на пароходѣ Русскаго общества пароходства и торговли «Чихачевъ».

Объ обстоятельствахъ, сопровождавшихъ крушеніе «Москвы» и 50-ти дневное пребываніе ея экипажа и пассажировъ на африканскомъ берегу, капитанъ-лейтенантъ Чириковъ доносилъ слѣдующее.

На другой день по прибытіи въ Сингапуръ, «Москва», 26 мая, въ 3 часа утра, вышла для слѣдованія въ Аденъ, и, пройдя Малакскій проливъ, вошла 28 мая въ Индійскій океанъ, направивъ курсъ на полутораградусную параллель.

До 6 іюня пароходъ имѣлъ тихій вѣтеръ отъ WSW и SW и ясную погоду; суточное плаваніе было 285—302 мили. Съ полдня 6-го до полдня 7-го іюня пароходъ имѣлъ плаванія 262 мили. Въ полночь на 7-е взятъ

былъ курсъ NW 24° по компасу; 7 іюня было опредѣлено мѣсто въ полдень и пароходъ продолжалъ идти тѣмъ-же курсомъ, расчитывая къ 7 часамъ вечера подойти къ траверзу мыса Расъ-Гафунъ, опредѣлиться по немъ и затѣмъ держаться ближе къ африканскому берегу, съ цѣлью избѣжать опасности быть снесеннымъ къ островамъ Сокотора сильнымъ теченіемъ, доходившимъ до 4 миль въ часъ. Въ 4½ ч. пополудни произведены были астрономическія наблюденія и расчитывая, что теченіемъ пароходъ былъ снесенъ на NNW, продолжали идти тѣмъ-же курсомъ, предполагая до наступленія сумерокъ увидать берегъ. Дѣйствительно, въ 5¼ ч. съ лѣвой стороны впереди траверза показались неясныя очертанія гористаго берега. Въ 6 часовъ вечера курсъ былъ взятъ NO 20° по компасу и пройдя четверть часа стало замѣтнымъ, что горы начали скрываться, а впереди не было видно никакихъ признаковъ берега. Тогда не оставалось уже болѣе никакого сомнѣнія въ томъ, что видѣнныя горы служатъ какъ-бы продолженіемъ возвышенностей, расположенныхъ сѣвернѣе мыса Расъ-Гафунъ и видны съ парохода благодаря ясной погодѣ. Поэтому, не желая удаляться отъ африканскаго берега, курсъ былъ взятъ NW 4° по компасу. Въ 6 ч. 30 м. были убраны косые паруса, фокъ, гротъ, а также кливеръ, чтобы лучше было смотрѣть впередъ и реи были поставлены прямо. Въ 6 ч. 40 м. съ лѣвой стороны показался мысъ, который былъ видѣнъ какъ бы островомъ и совершенно такимъ, какъ долженъ открываться Расъ-Гафунъ. Въ 7 ч. былъ пройденъ траверсъ его и пароходъ продолжалъ идти полнымъ ходомъ подъ двумя марселями и форъ-брамселемъ. Капитанъ все время находился на мостикѣ, чтобы въ случаѣ внезапнаго открытія берега, немедленно принять соотвѣтствующія

мѣры: на бакѣ былъ поставленъ часовой смотрѣть впередъ, а на мостикѣ, кромѣ капитана и вахтеннаго начальника, все время стоялъ старшій помощникъ капитана, исполнявшій обязанности штурманскаго офицера.

Луна, бывшая въ это время въ первой четверти, казалось, достаточно хорошо освѣщала горизонтъ съ лѣвой стороны и ничто не подавало повода сомнѣваться въ вѣрности курса. Пройдя мысъ, берега совершенно скрылись, какъ вдругъ въ 7 ч. 50 м. съ мостика увидѣли едва замѣтную темную полосу передъ носомъ и съ лѣвой стороны и буруны со всѣхъ сторонъ. Тотчасъ остановлена была машина, данъ полный ходъ и отданы фалы и шкоты. Но, не смотря на это, черезъ нѣсколько минутъ пароходъ ударился о грунтъ, а изъ машины дали знать, что лопасти винта потеряны. Пароходъ, получая все болѣе и болѣе сильные удары, наконецъ попалъ въ буруны, гдѣ его начало жестоко бить огромною океанскою волною; казалось, что достаточно будетъ еще нѣсколькихъ подобныхъ ударовъ и пароходъ разломается ранѣе, чѣмъ можно будетъ принять какія нибудь мѣры къ спасенію людей и провизіи. Черезъ нѣсколько минутъ въ машинномъ отдѣленіи начала прибывать вода съ такою быстротою, что, не смотря на выкачиваніе ея машинными помпами, къ 3 ч. ночи топки были залиты, вслѣдствіе чего прекратилась дальнѣйшая работа помпами. Послѣ этого прибыль воды стала еще больше увеличиваться и присутствіе въ трюмахъ огромной массы песку указывало, что желѣзные листы обшивки разорваны.

Вслѣдствіе темноты ночи нельзя было приступить къ спасенію пассажировъ, изъ боязни потерять людей, а на случай если-бы пароходъ повалился на бокъ былъ спущенъ рангоутъ съ цѣлью употребить его какъ упоры. Подобный случай произошелъ нѣсколько лѣтъ передъ

тѣмъ, въ тѣхъ-же мѣстахъ, съ французскимъ почтовымъ пароходомъ, который, ударившись о грунтъ, быстро повалился на бокъ, что повлекло за собою неисчислимыя бѣдствія для экипажа и пассажировъ, не успѣвшихъ спасти ни провизіи, ни своего багажа. Имѣя это въ виду, вся ночь была употреблена на спускъ рангоута и укладку его поперекъ парохода, въ готовности тотчасъ же употребить его для упоровъ. Работа эта оказалась впослѣдствіе безполезной, потому что съ самаго начала пароходъ съ такой силой врѣзался въ грунтъ и такъ быстро началъ замываться пескомъ, что для него сдѣлалось уже невозможнымъ давать какое либо движеніе подъ напоромъ буруновъ, и онъ, какъ скала, благодаря своей прочной постройкѣ и хорошимъ крѣпленіямъ, долгое время отражалъ удары огромныхъ волнъ, лишь слегка накренясь на правый бортъ по направленію къ морю.

Съ разсвѣтомъ началъ обрисовываться въ 300 саженяхъ отъ парохода низменный, песчаный берегъ, совершенно необитаемый и безъ всякихъ признаковъ растительности. Въ 6 ч. утра былъ приготовленъ вельботъ подъ командою мичмана Отта, которому съ большимъ трудомъ удалось къ 10 часамъ протянуть перлинь и установить такимъ образомъ сообщеніе съ берегомъ. Первымъ рейсомъ была отправлена на берегъ шлюпка, нагруженная провизіей. Къ этому времени на берегу собралось нѣсколько дикарей, оказавшихся принадлежащими къ племени Сомали, и пожелавшихъ посѣтить пароходъ. Съ однимъ изъ дикарей капитанъ заключилъ условіе доставить письмо на арабскомъ языкѣ къ правителю края, или, какъ называли его дикари, султану. Когда шлюпка вернулась обратно къ пароходу, выгрузивъ провизію на берегу, сдѣлано было распоряженіе къ скорѣйшей отправкѣ пассажировъ; но въ это время нѣ-

сколько дикарей силою завладѣли вельботомъ на берегу, потащили его къ перлиню и начали тянуться къ пароходу. На половинѣ пути вельботъ залило и онъ запутался концомъ на перлинѣ, вслѣдствіе чего прекратилось сообщеніе парохода съ берегомъ; дикари бросились въ воду и возвратились на берегъ вплавь. Нѣсколько человѣкъ дикарей, бывшихъ на пароходѣ, пытались, по просьбѣ капитана, подплывать къ вельботу и обрѣзать конецъ, но не достигнувъ цѣли были выброшены буруномъ на берегъ. Тогда два араба, изъ числа служившихъ на пароходѣ кочегарами, превосходные пловцы, вызвались обрѣзать конецъ, но также безуспѣшно, едва не утонувъ, и были спасены съ парохода. Въ это время свои услуги предложилъ одинъ изъ пассажировъ, г. Н. Соллогубъ, утверждавшій, что онъ отличный пловецъ и увѣренъ въ успѣхѣ. Въ его распоряженіе была дана шлюпка, на которой онъ подошелъ къ перлиню на нѣкоторое разстояніе отъ вельбота, а затѣмъ бросился въ воду и, скрываясь много разъ въ бурунахъ, дѣйствительно удачно выполнилъ свой подвигъ. Всѣ съ безпокойствомъ смотрѣли на совершавшееся передъ ихъ глазами и вздохнули спокойнѣе когда вельботъ понесло прочь отъ перлиня, а самъ г. Соллогубъ невредимо былъ выброшенъ бурунами на берегъ.

Въ продолженіе цѣлаго дня производилась отправка на берегъ провизіи и пассажировъ; каждый разъ шлюпка возвращалась на пароходъ наполненная водой, что чрезвычайно замедляло перевозку, такъ какъ приходилось употреблять много времени на отливаніе. Тѣмъ не менѣе, къ 6 час. вечера свезены были на берегъ почти всѣ пассажиры и большая часть провизіи. Къ несчастью, выгрузку на берегъ приходилось производить по поясъ въ водѣ, почему много провизіи и ручного багажа оказалось испорченнымъ.

Тѣмъ временемъ на берегу собралось довольно значительное число дикарей, которые при выгрузкѣ провизіи и ручного багажа начали воровать, сначала осторожно, а потомъ, когда ихъ накопилось болѣе ста человѣкъ, дѣлались все назойливѣе и рѣшительнѣе. Настроеніе свезенныхъ на берегъ становилось все тревожнѣе, почему къ вечеру былъ отправленъ на берегъ одинъ изъ офицеровъ съ половиннымъ числомъ команды, вооруженной нѣсколькими ружьями, для огражденія лагеря отъ дикарей.

На другой день съ разсвѣтомъ снова началась безостановочная перевозка провизіи и людей. Въ 10 ч. прибылъ на пароходъ мичманъ Оттъ съ извѣстіемъ, что одинъ изъ дикарей предлагаетъ свои услуги доставить извѣстіе о крушеніи въ Аденъ, и получивъ нужныя инструкціи г. Оттъ вернулся на берегъ для окончательныхъ переговоровъ. Въ это время, наблюдая за лагеремъ въ бинокли, съ парохода стали замѣчать, что около лагеря собирается все болѣе и болѣе увеличивавшаяся толпа дикарей, произошло какое-то смятеніе и нѣсколько человѣкъ изъ лагеря побѣжали къ шлюпкѣ и на ней направились къ пароходу. Оказалось, что дикари не идутъ ни на какое соглашеніе и напротивъ того угрожаютъ всѣхъ перерѣзать. Тотчасъ было приказано всѣмъ остававшимся еще на пароходѣ съѣзжать на берегъ, забирая съ собою оружіе, воду и сухари. Прибывъ съ послѣдней шлюпкой на берегъ, капитанъ засталъ весь лагерь вооруженнымъ и готовымъ къ оборонѣ. Одинъ изъ пароходныхъ арабовъ былъ посланъ къ дикарямъ вызвать ихъ старшину, съ которымъ велись переговоры о доставленіи извѣстія въ Аденъ. Старшина былъ приведенъ и послѣ долгихъ и безплодныхъ съ нимъ переговоровъ капитанъ убѣдился, что если есть

опасность отъ дикарей, то лучше встрѣтить ее съ оружіемъ въ рукахъ, чѣмъ погибнуть отъ голодной смерти, оставаясь на мѣстѣ. Лагерь приготовился къ походу, но тутъ старшина началъ просить не уходить, утверждая, что ничего дурного дикари не сдѣлаютъ, и самъ сталъ разгонять своихъ подчиненныхъ, наступавшихъ на лагерь для грабежа. Старшинѣ было объявлено, что лагерь останется на мѣстѣ только въ томъ случаѣ, если дикари перестанутъ его тревожить, съ предупрежденіемъ, что лагерь будетъ окруженъ ружейными часовыми и въ каждаго, кто приблизится, будутъ стрѣлять. Ночь прошла довольно спокойно. Всѣ офицеры и нѣсколько пассажировъ были распредѣлены на дежурство въ цѣпь часовыхъ, охранявшую лагерь день и ночь, а одинъ изъ пассажировъ, лейтенантъ Миклуха-Маклай, взялъ на себя, по просьбѣ капитана, завѣдываніе провизіей и въ этой серьезной обязанности, добровольно сохраненной имъ до конца, онъ выказалъ чрезвычайное усердіе и способности. А задача была нелегкая, требовавшая обдуманности и осторожности: надо было прокормить неопредѣленно долгое время 124 человѣка, а отъ грабежа удалось сохранить лишь слѣдующее количество провизіи: рису около 11 пудовъ, муки 8 пуд., пшена 10 п., сахару $2\frac{1}{2}$ п., чаю $1\frac{1}{2}$ полуящика, краснаго вина 3 боченка, уксусу 2 ведра, кислой капусты 1 ведро, картофеля $1\frac{1}{2}$ мѣшка, соли 1 п., 4 барана, 5 гусей, 3 поросенка, 11 куръ и немного сухарей и солонины, сильно испортившихся при выгрузкѣ. Это было все, что оставалось отъ полнаго двухмѣсячнаго пароходнаго запаса.

Введенный въ лагерѣ строгій охранный порядокъ, произвелъ, повидимому, внушительное впечатлѣніе на дикарей, которые уже больше не рѣшались прибли-

жаться къ лагерю, хотя къ этому времени собралось ихъ болѣе 1.000 человѣкъ, прибывшихъ изъ разныхъ мѣстъ, и между ними многіе были не подчиненные старшинѣ.

Рѣшаясь оставить пароходъ, капитанъ имѣлъ въ виду лично руководить охраной лагеря отъ нападенія дикарей; когда-же выяснилось, что немедленной опасности отъ нихъ для жизни нѣтъ и что необходимо лишь ограждать себя отъ ихъ грабительскихъ наклонностей, то капитанъ рѣшилъ остаться по близости парохода, для чего былъ поставленъ усиленный караулъ у переправы, въ намѣреніи пользоваться прѣсной водой съ парохода и забрать еще нѣкоторыя оставленныя на немъ вещи, въ томъ предположеніи, что придется, быть можетъ, прокладывать себѣ путь съ оружіемъ въ рукахъ. Къ несчастью, пароходные опрѣснители и цистерны оказались уже залитыми водой и съ парохода удалось привезти лишь аптеку и немного багажа, такъ какъ вслѣдъ за тѣмъ сотни дикарей вплавь бросились къ пароходу и принялись тамъ грабить все, что попадалось подъ руку. Можно сказать, что съ этого момента парохода «Москва» болѣе не существовало. Почти весь багажъ, за исключеніемъ самаго необходимаго (у многихъ не оказалось даже ни одной перемѣны бѣлья), сдѣлался добычею дикарей.

Въ виду невозможности получить воду съ разграбленнаго парохода, капитанъ приложилъ всѣ старанія къ добыванію ея на берегу, о чемъ велись нескончаемые переговоры съ старшинами, которые и начали доставлять воду, но въ такомъ маломъ количествѣ и такого отвратительнаго качества, что пришлось рѣшиться перенести лагерь въ другое мѣсто. Посланные на развѣдку мичманъ Оттъ съ тремя людьми донесли, что въ 6 верстахъ отъ лагеря протекаетъ ручей съ порядочной водой и есть топливо для варки пищи. Въ это время прибылъ

паша округа Гафуна, съ которымъ начались переговоры о доставленіи верблюдовъ для перенесенія лагеря. Паша потребовалъ 510 долларовъ за наемъ 18 верблюдовъ, угрожая, что если ему не будетъ заплочена эта сумма, то онъ прекратитъ доставку провизіи и прѣсной воды.

15 іюня, съ разсвѣтомъ, начали переносить лагерь, что, при недостаточномъ числѣ верблюдовъ, было очень затруднительно; пришлось перевозку раздѣлить на нѣсколько партій, чѣмъ, при неизбѣжной суматохѣ, воспользовались дикари, чтобы таскать все, что имъ удавалось захватить. Къ вечеру лагерь былъ перенесенъ, можно, безъ преувеличенія, сказать, съ бою; охрана его была организована съ еще большею строгостью и осторожностью.

20 іюня прибылъ въ лагерь султанъ племени Сомали, съ которымъ начались переговоры о доставленіи свѣдѣнія о крушеніи въ Аденъ или о доставленіи туда спасшихся. Султанъ наотрѣзъ отказался отъ того и другого, подъ предлогомъ, что этого сдѣлать нельзя, пока не стихнетъ муссонъ, но заявилъ, что увѣренъ въ скоромъ прибытіи парохода, такъ какъ онъ знаетъ изъ опыта, что въ подобныхъ случаяхъ крушенія всегда приходили черезъ 15—20 дней пароходы изъ Адена. Капитанъ предполагалъ послать экспедицію къ мысу Гвардафуй, гдѣ можно было-бы найти средства дать знать о себѣ въ Аденъ; но султанъ воспротивился и этому намѣренію, отказалъ въ проводникахъ и объявилъ, что онъ отвѣчаетъ за безопасность лагеря только до тѣхъ поръ, пока капитанъ будетъ дѣйствовать согласно его указаніямъ. При этихъ условіяхъ онъ обѣщалъ доставлять провизію даже когда изсякнутъ наличныя деньги и вообще, дѣйствительно, старался всѣми мѣрами обезопасить лагерь отъ нападенія своихъ подданныхъ. Дѣло въ томъ, что частые случаи

крушенія судовъ у восточнаго берега Африки, южнѣе мыса Гвардафуй, обратили на себя вниманіе Англіи, которая въ этихъ крушеніяхъ теряла больше другихъ націй. Каждое крушеніе сопровождалось полнымъ разграбленіемъ парохода и нерѣдко убійствомъ экипажа и пассажировъ. Англія потребовала отъ султана безопасности экипажей и пассажировъ съ разбивающихся судовъ, съ обязательствомъ способствовать имъ достигнуть Адена, взамѣнъ чего обѣщала ежегодно платить ему 15.000 долларовъ; въ случаѣ же нарушенія договора, султанъ терялъ право на пенсію и кромѣ того впереди ожидало его наказаніе, которому Англія всегда умѣетъ подвергать провинившихся передъ ней. Но и султану чрезвычайно трудно сдерживать необузданныя наклонности своихъ подданныхъ, которые, наживы ради, перестаютъ слушать увѣщанія и угрозы.

2 іюля султану было объявлено, что денегъ для покупки провизіи больше нѣтъ и капитанъ потребовалъ послать кого-либо изъ мѣстныхъ жителей съ письмомъ въ мѣстечко Оллюль, откуда на рыбацкой лодкѣ доставить письмо въ Аденъ. На этотъ разъ султанъ согласился исполнить просьбу капитана, вѣроятно убѣдившись въ томъ, что дальнѣйшія проволочки не дадутъ ему уже никакой денежной наживы отъ его жертвъ.

8 іюля султанъ прислалъ сказать, что южнѣе мыса Гвардафуй разбился еще одинъ пароходъ, съ котораго спаслось на берегъ 16 человѣкъ, а 30 человѣкъ погибло, и что спасшіеся получили серьезные ушибы въ бурунахъ, одинъ изъ нихъ уже умеръ, а остальные находятся въ опасномъ положеніи. Капитанъ Чириковъ тотчасъ-же послалъ одного изъ конвойныхъ султана съ письмомъ къ капитану погибшаго парохода, увѣдомляя о своемъ положеніи и предлагая ему свои услуги.

21 іюня вернулся посланный изъ мѣстечка Азиръ, близъ мыса Гвардафуй, съ извѣстіемъ, что тамъ удалось обратить вниманіе одного изъ проходившихъ пароходовъ Antenor Ocean Steamship C°, который взялъ 15 человѣкъ англичанъ съ разбившагося парохода, оказавшагося чайнымъ пароходомъ «Fleurs Castle». Капитану парохода компаніи Антеноръ передано было письмо капитана Чирикова и онъ обѣщалъ доставить его въ Аденъ. По полученіи этого извѣстія, тотчасъ-же были посланы въ мѣстечко Ханда два офицера, чтобы слѣдить за приходомъ парохода и по его прибытіи сообщить о мѣстѣ нахожденія лагеря.

24 іюля прибѣжалъ въ лагерь одинъ изъ дикарей съ извѣстіемъ, что пришелъ пароходъ и сталъ на якорь по близости мѣстечка Ханда. На другой день весь лагерь снялся съ своего бивуака и двинулся къ этой мѣстности, которой достигъ 26 іюля. На пароходѣ, оказавшемся «Багдадомъ», потерпѣвшіе крушеніе были приняты съ полнымъ радушіемъ и гостепріимствомъ, всѣ были чрезвычайно заинтересованы судьбою русскихъ и выражали удивленіе, узнавъ, что 50-ти дневное пребываніе въ степяхъ 124 человѣкъ, съ женщинами и дѣтьми, изъ которыхъ одинъ грудной, обошлось безъ потери въ людяхъ.

Дѣйствительно можно было удивляться счастливому исходу въ этомъ отношеніи крушенія парохода «Москва». Въ дикой пустынѣ, окруженная свирѣпыми племенами, горсть русскихъ, съ недостаточными продовольственными припасами, почти безъ платья и бѣлья, сохранилась въ полномъ своемъ составѣ, подвергаясь ежеминутной опасности со стороны необузданныхъ, жестокихъ племенъ Сомали, претерпѣвая всѣ лишенія и тягости безпомощнаго состоянія и жаркаго, вредоноснаго

климата пустыни. Всѣ вернулись домой живыми и, что еще болѣе заслуживаетъ удивленія, за всѣ 50 дней пребыванія на берегу, всѣ были здоровы, если не считать глазныхъ заболѣваній, вызванныхъ песчаной пылью и рѣзкимъ отраженіемъ солнечныхъ лучей отъ песковъ.

При прощаніи, султанъ просилъ капитана «Москвы» забыть всѣ угрозы, всѣ грабежи, все дурное и всѣмъ говорить въ Россіи, что племя Сомали—хорошій народъ.

Въ Аденѣ, Суэцѣ и на всемъ пути слѣдованія, потерпѣвшимъ крушеніе былъ оказанъ самый радушный пріемъ и ихъ поздравляли съ благополучнымъ спасеніемъ.

Крушеніе «Москвы» произвело впечатлѣніе въ Англіи и Египтѣ и заставило эти правительства обратить вниманіе на давно уже слышавшіяся требованія о постановкѣ маяковъ на мысахъ Гвардафуй и Расъ-Гафунъ. Многомилліонная цѣнность груза «Москвы», большое число людей, почти двухмѣсячное пребываніе ихъ въ пустынѣ, присутствіе среди потерпѣвшихъ крушеніе женщинъ и дѣтей, ограбленіе дикарями—все это заставило говорить о «Москвѣ» болѣе, чѣмъ о всѣхъ остальныхъ крушеніяхъ въ той-же мѣстности. Даже одновременная съ «Москвою» катастрофа съ чайнымъ пароходомъ «Fleurs Castle», сопровождавшаяся гибелью 31 человѣка, совершенно стушевалась передъ крушеніемъ нашего парохода.

Тотчасъ по прибытіи экипажа «Москвы» въ Одессу, по распоряженію Главнаго Правленія Общества Добровольнаго флота была назначена комиссія для выясненія степени отвѣтственности командира за ея гибель. Комиссія поставила въ вину кап.-лейт. Чирикову, что, идя 13½ узловымъ ходомъ и въ виду незнакомаго и недо-

статочно описаннаго берега и приближенія ночи, онъ не уменьшилъ хода, не отошелъ дальше отъ берега и не бросалъ дипъ-лота для опредѣленія своего мѣста, и признала капитана Чирикова дѣйствовавшимъ безъ должной осторожности. Донесеніе комиссіи, со всѣми относящимися къ дѣлу документами и свидѣтельскими показаніями, было передано на заключеніе двухъ членовъ Общества, спеціалистовъ въ морскомъ дѣлѣ, ген.-л. Ѳ. Ѳ. Веселаго и свиты Его Величества контръ-адмирала Д. З. Головачева, которые высказались, что, по соображеніи всѣхъ обстоятельствъ плаванія, едва-ли справедливо относить къ риску и неосторожности такія распоряженія командира, которыя были вызваны полною увѣренностью его въ точности счисленія. Увѣренность-же эта была слѣдствіемъ случайностей, пагубное вліяніе которыхъ трудно было устранить обыкновенною человѣческою предусмотрительностью.

На основаніи такого заключенія своихъ экспертовъ, Главное Правленіе признало кап.-л. Чирикова въ крушеніи «Москвы» невиновнымъ и не подлежащимъ никакой отвѣтственности.

Весь убытокъ, понесенный Добровольнымъ флотомъ отъ гибели парохода «Москва», опредѣлился въ суммѣ 429.263 р., въ томъ числѣ 357.946 р. упадали на современную стоимость парохода и 71.317 р. на разные вызванные этимъ крушеніемъ расходы, какъ-то: на вознагражденіе всѣхъ потерпѣвшихъ за гибель ихъ имущества и пр.

Мичманъ Оттъ, пассажиръ Соллогубъ и 6 нижнихъ чиновъ «Москвы» были награждены медалями Общества спасанія на водахъ за оказанные ими подвиги самоотверженія при установленіи сообщенія разбившагося парохода съ берегомъ.

Пароходъ «Кострома» I-ая.

16 мая 1887 года, въ часъ пополудни, пароходъ «Кострома», подъ командою лейтенанта П. Н. Качалова, вышелъ изъ Корсаковскаго поста, на Сахалинѣ, въ постъ Александровскій на томъ-же островѣ, имѣя 142 человѣка судового экипажа, 235 ссыльно-каторжныхъ, 10 солдатъ мѣстной команды, 20 женщинъ съ дѣтьми свободно слѣдовавшихъ за мужьями ссыльными и 3 классныхъ пассажира, всего 410 человѣкъ, и около 60.000 пудовъ казеннаго и частнаго груза. Погода была тихая; по временамъ находилъ туманъ, быстро расчищавшійся.

Пройдя мысъ Тишія, увидѣли сквозь прояснившійся туманъ мысъ Крильонъ и въ 7 ч. вечера стали огибать его, въ разстояніи отъ 2 до 3 миль отъ оконечности рифа. Мысъ Крильонъ съ маякомъ былъ видѣнъ хорошо, остальной-же берегъ былъ закрытъ туманомъ. Опредѣлившись по маяку, лейтенантъ Качаловъ взялъ курсъ NW 30° по картѣ изданія 1885 г., исправленной послѣ случая въ 1883 г. съ пароходомъ «Байкалъ» (выскочившимъ на камни около сосѣдняго съ Крильономъ мыса Сони), обнаружившаго невѣрность обозначенія береговъ на прежнихъ картахъ и вызвавшаго постановку Крильонскаго маяка. Курсъ этотъ долженъ былъ вести пароходъ на безопасномъ разстояніи какъ отъ берегового рифа, такъ и отъ противолежащаго острова Монеронъ, какъ вдругъ въ 7½ ч. вечера послѣдовалъ легкій толчекъ. Немедленно-же руль былъ положенъ право на бортъ, но носъ не пошелъ влѣво, послѣ чего данъ былъ полный задній ходъ и руль положенъ прямо, но пароходъ не двигался. Въ то-же время дали знать, что вода сильно прибываетъ въ двухъ носовыхъ трюмахъ и въ

машинѣ; машина была застопорена и приказано выкачивать воду, но ужъ черезъ 10 мин. вода стала подходить къ топкамъ и пришлось выгрести жаръ. По обмѣру оказалось съ носа 18 футъ, на правомъ борту 22 ф., на кормѣ 25 ф., а по лѣвому борту нѣсколько глубже. Въ 8¼ ч. былъ посланъ на берегъ вельботъ съ офицеромъ дать знать о крушеніи на маякъ и отыскать мѣсто для высадки. Въ 9 ч. былъ отправленъ спасательный катеръ съ женщинами, дѣтьми и больными, съ 4 конвойными для охраны ихъ, всего 25 человѣкъ, съ приказаніемъ доставить всѣхъ на маякъ.

Тѣмъ временемъ стали доставать провизію, наливать бочки водою и на паровомъ катерѣ развели пары. Въ 9½ часовъ вода стала выступать въ эмигрантскомъ отдѣленіи, гдѣ помѣщались ссыльно-каторжные. Тотчасъ-же капитанъ приказалъ разбить бочки команднаго рома, стоявшія на палубѣ, къ ресторaторскимъ помѣщеніямъ съ виномъ поставить ружейныхъ часовыхъ, всей командѣ раздать оружіе и раскованныхъ арестантовъ выпустить на верхнюю палубу, изолировавъ ихъ рѣшетками и часовыми отъ остальной части парохода. Капитанъ, обратившись къ арестантамъ, потребовалъ отъ нихъ безусловнаго повиновенія и убѣждалъ ихъ вести себя покойно, съ предупрежденіемъ, что въ случаѣ малѣйшаго съ ихъ стороны ослушанія по нимъ будутъ стрѣлять.

Пароходъ все это время сильно било о камни и трюмы быстро наполнялись водой. Стоялъ густой туманъ и ушедшимъ на берегъ шлюпкамъ все время подавали съ парохода сигналы, сначала паровымъ свисткомъ, а потомъ горномъ и колоколомъ. Около 2 часовъ ночи на пароходѣ услышали первый выстрѣлъ съ Крильона, а немного спустя разошелся туманъ и нѣкоторое время

былъ видѣнъ огонь маяка и какой-то другой огонь на траверзѣ, но вскорѣ все снова закрылось туманомъ. Въ 3 часа начало разсвѣтать и на берегъ былъ посланъ одинъ изъ судовыхъ офицеровъ изслѣдовать удобное мѣсто для своза людей, и тотчасъ по его возвращеніи, въ 4½ ч. утра, началась перевозка арестантовъ; каждая партія ихъ перевозилась съ нѣсколькими человѣками вооруженной команды.

Тѣмъ временемъ вернулись на пароходъ вельботъ и спасательный катеръ; вельботъ пришелъ къ маяку въ 11½ ч. ночи, пройдя благополучно буруны и выскочивъ при полной водѣ на берегъ, у отвѣсной скалы маяка, а катеръ, обойдя буруны, нашелъ бухту, гдѣ благополучно высадилъ женщинъ и дѣтей въ 1½ ч. ночи. Дѣти, женщины и больные были переданы на попеченіе смотрителя маяка, который сдѣлалъ два выстрѣла изъ орудія, чтобы извѣстить пароходъ о приходѣ шлюпокъ, и въ то-же время приказалъ развести огонь на берегу, противъ парохода.

Къ часу дня 13 мая были свезены съ парохода всѣ люди и часть провизіи; съ послѣдней шлюпкой съѣхалъ на берегъ капитанъ съ старшимъ офицеромъ. Въ теченіе дня устраивали лагерь и перевозили провизію и имущество съ парохода. Арестанты были переведены въ мѣстность близъ старой японской крѣпости, въ 2-хъ верстахъ отъ лагеря, гдѣ имъ были устроены палатки; арестантскій лагерь охранялся ружейными часовыми.

Такъ какъ пароходъ «Владивостокъ» долженъ былъ днемъ позже «Костромы» сняться съ поста Корсаковскаго и проходить мимо Крильона, то на маякъ былъ посланъ офицеръ съ приказаніемъ задержать «Владивостокъ». 18 мая около 5½ ч. утра съ маяка дали выстрѣлъ, извѣщавшій о приходѣ «Владивостока», съ

капитаномъ котораго лейтенантъ Качаловъ сговорился о немедленномъ отправленіи арестантовъ и пассажировъ «Костромы» въ постъ Александровскъ, какъ ближайшій телеграфный пунктъ и мѣсто назначенія ссыльныхъ.

Къ 2 ч. дня всѣ арестанты были доставлены на «Владивостокъ», куда были перевезены также почта, посылки и пассажиры, и «Владивостокъ» ушелъ въ постъ Александровскъ.

19 мая въ 6 ч. вечера пришла военная шкуна «Тунгузъ», командира которой лейтенантъ Качаловъ просилъ сходить въ Корсаковскій постъ и привести оттуда нѣсколько баржъ съ людьми, въ помощь командѣ «Костромы», для ея выгрузки. Все это время, благодаря стоявшей тихой погодѣ, съ «Костромы» непрерывно свозилась на берегъ провизія и судовое имущество. 20 мая возвратилась шкуна «Тунгузъ» съ 6 баржами, тюремнымъ паровымъ катеромъ и 100 ссыльно-каторжными при надзирателѣ.

23 мая къ мѣсту крушенія подошелъ пароходъ Добровольнаго флота «Ярославль», а на слѣдующій день—военный клиперъ «Наѣздникъ», и командиры этихъ судовъ, вмѣстѣ съ лейтенантомъ Качаловымъ, осмотрѣли «Кострому». Положеніе парохода за послѣдніе дни сильно измѣнилось: онъ накренился на лѣвую сторону на 15°, желѣзная фокъ-мачта упала, гротъ-мачта вышла изъ степса и держалась только штагомъ. Осмотръ подводной части, произведенный водолазами, убѣдилъ, что пароходъ спасти нельзя и лейтенанту Качалову предоставлено было спасать пароходное имущество и грузъ имѣвшимися въ его распоряженіи средствами.

Въ теченіе болѣе мѣсяца, всякій разъ когда позволяло состояніе погоды и моря, команда «Костромы» и ссыльные спасали все, что было возможно изъ имущества паро-

хода. Съ парохода сняты были всѣ лебедки, рулевыя и брашпильныя машины, якоря, цѣпи, канаты и пр.; водолазы доставали изъ машины всѣ доступныя части ея; въ носовомъ трюмѣ выбрали до самаго дна зерно, подъ которымъ лежали два принадлежавшихъ пароходу 6-ти дюймовыхъ орудія. Всего было спасено имущества и груза на сумму до 160.000 рублей. 30 іюня пришелъ къ Крильону пароходъ «Владивостокъ» и 2 іюля, забравъ людей и спасенное имущество, ушелъ во Владивостокъ, куда прибылъ 6 іюля.

Во время пребыванія у мыса Крильонъ, лейтенантъ Качаловъ произвелъ компасную съемку берега, которая показала, что общее направленіе береговой линіи идетъ отъ мыса Крильонъ къ сѣверу не на NW 24°, какъ показано на картахъ, а на NW 45°. Провѣренная офицерами клипера «Наѣздникъ», съемка г. Качалова подтвердила неправильность картъ.

Произведенное вслѣдъ за симъ слѣдственное дознаніе вполнѣ установило неточность обозначенія на морскихъ картахъ мѣста маяка Крильонъ и рифа Сиронжи, на которомъ потерпѣлъ крушеніе пароходъ «Кострома». Курсъ, которымъ шелъ пароходъ и который, по прокладкѣ на картѣ, долженъ былъ отвести его отъ опасности, въ дѣйствительности привелъ его на рифъ, а бывшій въ то время туманъ не позволилъ своевременно усмотрѣть опасность. На основаніи этихъ обстоятельствъ лейтенантъ Качаловъ былъ признанъ невиновнымъ въ крушеніи «Костромы» и освобожденъ отъ всякой отвѣтственности. Благодаря-же его хладнокровію и распорядительности, всѣ 410 человѣкъ, потерпѣвшіе крушеніе, были спасены.

Убытокъ Добровольнаго флота отъ гибели парохода «Кострома» опредѣлился въ суммѣ 573.204 рубля.

Пароходъ «Владивостокъ».

1-го іюня 1893 г., въ 2¼ ч. дня, пароходъ «Владивостокъ», подъ командою лейтенанта С. А. Андреева, вышелъ изъ Владивостока для слѣдованія по назначенію въ Николаевскъ на Амурѣ, имѣя 386 уволенныхъ въ запасъ нижнихъ чиновъ, 114 женъ ихъ съ 138 дѣтьми (отъ грудныхъ до 10 лѣтъ), 18 пассажировъ, 45 человѣкъ экипажа, всего 701 человѣкъ, и до 31.000 пудовъ разнороднаго груза.

По выходѣ въ море пароходъ встрѣтилъ сильную зыбь и густой туманъ, который утромъ, 3 іюня, нѣсколько разсѣялся, что позволило опредѣлиться по солнцу. Около полудня мокрый туманъ еще болѣе сгустился, такъ что съ мостика не видно было носа. До полудня 4 іюня пароходъ шелъ курсомъ NO 28½°, когда онъ былъ приведенъ на NO 3°; курсъ этотъ велъ почти серединою Татарскаго пролива въ безопасномъ разстояніи отъ обоихъ береговъ.

4 іюля въ 4 ч. пополудни, при непроницаемомъ туманѣ и 9 узлахъ хода, внезапно почувствовался сильный ударъ носомъ и послышалось шуршаніе днищемъ о каменистый грунтъ. Немедленно-же раздалась команда «стопъ машина», отданы были оба якоря и приготовлены къ спуску гребныя суда.

Тотчасъ-же палуба покрылась солдатами и женщинами. Замѣтивъ признаки паники, капитанъ успокоилъ людей, потребовалъ отъ нихъ полнаго повиновенія и приказалъ всѣмъ сѣсть на палубу у бортовъ. Впереди парохода, сквозь расходившійся туманъ, виднѣлись темныя очертанія скалистаго берега, а у праваго борта парохода лежалъ большой камень, о который пароходъ, очевидно, первоначально и ударился; кругомъ носа шумѣли буруны.

Немедленно-же были посланы вельботъ и четверка съ офицерами для распознаванія берега и для розысканія мѣста для высадки, а тѣмъ временемъ обмѣръ показалъ, что пароходъ сидитъ на камняхъ почти на половину своей длины, имѣя за кормою 8 саженъ глубины, а съ носу 10 футъ. Отъ времени до времени пароходъ подымало волною и било о камни, и каждый ударъ сопровождался воплями и причитаніями женщинъ, успокоить которыхъ требовалось не мало труда.

Признавъ положеніе парохода крайне опаснымъ, если не безнадежнымъ, капитанъ распорядился посадкою въ оба катера женщинъ и дѣтей. Дѣтей сажали передавая съ рукъ на руки солдаты, разставленные по обоимъ трапамъ. Вернувшійся на пароходъ вельботъ донесъ о найденномъ на берегу, въ разстояніи 1 мили отъ парохода, удобномъ для высадки мѣстѣ, и тотчасъ-же началась переправа людей. Съ парохода все время давали свистки, чтобы шлюпки не заблудились въ туманѣ, и переправа, не смотря на ея трудность вслѣдствіе большой зыби и постоянныхъ ударовъ парохода о камни, совершилась настолько благополучно, что даже ни одинъ ребенокъ не получилъ ни малѣйшаго ушиба.

Пароходные свистки привлекли двухъ орочанъ-рыболововъ, которые сообщили, что «Владивостокъ» разбился на камняхъ Сивучъ (мысъ Св. Николая), въ 12 миляхъ отъ Императорской гавани.

По окончаніи перевозки женщинъ, началась переправа нижнихъ чиновъ, а затѣмъ, когда всѣ войска были свезены на берегъ, стали перевозить провизію, багажъ и необходимыя принадлежности для устройства лагеря: лѣсъ, брезенты, паруса и пр. Къ вечеру зыбь все болѣе и болѣе увеличивалась и пароходъ все чаще и сильнѣе било о камни. Къ 10 часамъ ночи, обойдя

весь пароходъ, капитанъ призналъ положеніе его совершенно безнадежнымъ и, забравъ кассу, судовые и грузовые документы и вахтенный журналъ, съѣхалъ послѣднимъ на берегъ. Здѣсь уже были устроены кое-какія приспособленія для пріюта потерпѣвшихъ крушеніе семисотъ человѣкъ: женщины и дѣти были помѣщены подъ навѣсами изъ брезентовъ и парусовъ, разведены большіе костры, вся провизія была собрана въ одно мѣсто и охранялась часовыми, людямъ розданы сухари и установился строгій порядокъ.

На другой день, съ разсвѣтомъ, капитанъ, взявъ всѣ гребныя суда и судовую команду, отправился на пароходъ и снова убѣдился какъ въ значительности полученныхъ судномъ поврежденій, такъ и въ невозможности спасти пароходъ собственными средствами. Форъ-штевень оказался сбитымъ, начиная отъ 9-ти футовой марки, листы обшивки по длинѣ на 10 футъ отъ носа были сорваны совсѣмъ или отворочены; на правомъ борту зіяла сквозная пробоина немного выше ватерлиніи, длиною въ 14 футъ съ изломомъ 4 или 5 шпангоутовъ, и съ обоихъ бортовъ нѣсколько меньшихъ отверстій, пробитыхъ ударами объ острые камни рифа. При внутреннемъ осмотрѣ оказалось: канатные ящики полны водою, носовой и средній трюмы затоплены до половины и грузъ выбиваетъ водой при всякомъ движеніи волны.

Не видя возможности спасти пароходъ безъ посторонней помощи, капитанъ распорядился свозить на берегъ все, что можно было спасти изъ груза. Къ несчастію, погода стояла свѣжая и туманная и баркасамъ было трудно работать. А тѣмъ временемъ лагерная жизнь на берегу устраивалась, на сколько позволяли обстоятельства. Провизія была описана и расчитана на порціи; особенная заботливость была обращена на облегченіе поло-

женія 138 дѣтей, начинавшихъ расхварываться отъ сырой и холодной погоды; для нихъ варили рисовую кашу и давали церковное вино, взятое изъ груза. Благодаря принятымъ мѣрамъ, здоровье всего лагеря оставалось до конца вполнѣ въ удовлетворительномъ состояніи и не было не только ни одного смертнаго случая, но и ни одного серьезнаго заболѣванія.

Въ этотъ-же день прибылъ изъ Императорской гавани въ лагерь французъ-лѣсопромышленникъ г. Моару, предложившій капитану свой запасъ муки до 125 пудовъ. Предложеніе это было принято съ благодарностью и съ г. Моару отправилось нѣсколько хлѣбопековъ, которые и снабжали лагерь, располагавшій только сухарями, свѣжимъ хлѣбомъ.

Еще утромъ того-же 5 іюня вновь посѣтили лагерь орочане, съ которыми капитанъ сговорился доставить въ Де-Кастри извѣстіе о своемъ крушеніи.

Въ ночь съ 6 на 7 былъ штормъ отъ SW; «Владивостокъ» положило на правый бортъ и сильно било о камни. Всѣ слѣдующіе дни, на сколько позволяла дождливая и туманная погода при сильной зыби, производились работы на пароходѣ, съ котораго свозилось все, что было возможно, а на берегу насыпалась изъ камней пристань для облегченія посадки людей, когда придетъ за ними какой либо пароходъ.

9 іюня вечеромъ съ наблюдательнаго поста дали знать въ лагерь, что въ Императорской гавани появился пароходъ, который на другой день съ разсвѣтомъ подошелъ къ мѣсту крушенія и оказался «Байкаломъ» купца Шевелева. Посланъ онъ былъ на поиски «Владивостока» агентомъ Добровольнаго флота во Владивостокѣ, который, не имѣя въ теченіе нѣсколькихъ дней извѣстія о «Владивостокѣ» и безпокоясь объ участи его, поручилъ

«Байкалу» на пути изъ Николаевска зайти за справками въ Императорскую гавань, гдѣ ему и было сообщено о происшедшемъ крушеніи.

Устроенная на берегу пристань значительно облегчила посадку людей на шлюпки и къ 12 ч. дня всѣ войска, женщины, дѣти и пассажиры были благополучно перевезены на «Байкалъ», который часъ спустя снялся съ якоря и отправился въ постъ Александровскъ на Сахалинѣ.

19 іюня въ Императорскую гавань пришла военная шкуна «Алеутъ» съ агентомъ Добровольнаго флота и назначеннымъ для производства дознанія о крушеніи слѣдователемъ. До 1 іюля команда и офицеры «Владивостока» оставались въ лагерѣ для продолженія работъ по спасанію имущества и груза парохода, чему сильно препятствовали крупная зыбь и постоянные туманы. 1 іюля возвратился пароходъ «Байкалъ», на который перешли капитанъ и команда «Владивостока», оставивъ разбившійся пароходъ подъ охраною старшины орочанъ.

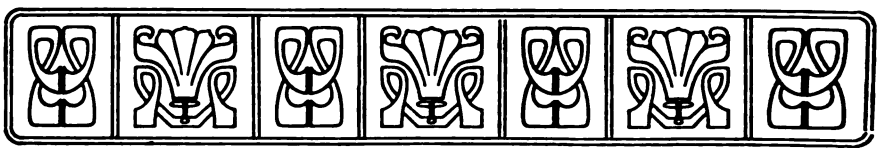
Оставленный пароходъ представлялъ печальную картину. Корма погрузилась по планширь въ воду и волны свободно перекатывались черезъ него до половины судна; иллюминаторы выбиты, входныя рубки и люки разломаны и смыты волной, всѣ трюмы и машины залиты. Не оставалось никакой надежды на возможность спасенія парохода и первые-же наступившіе штормы довершили разрушеніе и гибель его.

Военно-морской судъ, разсмотрѣвъ дѣло о крушеніи «Владивостока», призналъ, что причиною этого крушенія было вліяніе неозначеннаго въ лоціи теченія, снесшаго пароходъ къ материковому берегу, въ очертаніи котораго по картѣ имѣются невѣрности до 10—15 миль по долготѣ; стоявшій-же во все время плаванія парохода

густой туманъ не позволялъ производить астрономическія наблюденія, почему оказавшаяся въ путевомъ счисленіи парохода невѣрность не могла быть своевременно замѣчена и исправлена. Вмѣстѣ съ тѣмъ судъ призналъ, что, по положенію парохода на камняхъ, спасти его не представлялось возможнымъ и что спасеніе въ свѣжую погоду значительнаго числа пассажировъ послѣдовало лишь благодаря распорядительности и хладнокровію капитана.

По состоявшемуся судебному приговору, капитанъ парохода «Владивостокъ», лейтенантъ Андреевъ, былъ признанъ невиновнымъ въ крушеніи своего парохода и отъ всякой отвѣтственности освобожденъ.

Гибель парохода «Владивостокъ» и сопряженныя съ его крушеніемъ расходы причинили Добровольному флоту сравнительно небольшой убытокъ въ 140.784 р., такъ какъ ко времени крушенія первоначальная стоимость «Владивостока» въ 235.762 рубля уменьшилась погашеніемъ до 99.637.



Глава VII.

Данныя о пароходахъ Добровольнаго флота. — Товаро-пассажирская служба ихъ. — Денежные обороты Добровольнаго флота. — Личный составъ его.

Начавъ свою дѣятельность двадцать пять лѣтъ тому назадъ съ четырьмя пароходами-первенцами въ 20.000 тоннъ общаго водоизмѣщенія, съ машинами въ 8.940 индикаторныхъ силъ и стоимостью въ 2.236.673 руб., Добровольный флотъ имѣлъ за эти годы подъ своимъ флагомъ двадцать пять пароходовъ и въ настоящее время владѣетъ 15-ю океанскими пароходами, зарегистрованными въ высшемъ классѣ англійскаго Ллойда. Эти 15 пароходовъ, стоимостью въ 20.308.388 руб., имѣютъ 145.055 тоннъ водоизмѣщенія и 101.460 индикаторныхъ паровыхъ силъ; они могутъ поднять 3.706.500 пудовъ груза и помѣстить 32.430 палубныхъ пассажировъ.

По старшинству службы пароходы Добровольнаго флота располагаются въ слѣдующемъ порядкѣ:

			въ службѣ:			
1.	«Россія»	съ	1 августа 1878 г.	по	13 ноября	1894 г.
2.	«Москва» 1-ая . . .	»	1 » 1878 »	»	7 іюня	1882 »
3.	«Петербургъ» 1-й .	»	1 » 1878 »	»	17 марта	1893 »
4.	«Н.-Новгородъ» 1-й	»	1 сентября 1878 »	»	1 января	1891 »
5.	«Владивостокъ» . .	»	16 февраля 1880 »	»	4 іюня	1893 »

		въ службѣ:			
6.	«Ярославль» 1-й . .	съ 9 сентября	1880 г.	по 2 марта	1882 г.
7.	«Кострома» 1-ая . .	» 28 января	1883 »	» 16 мая	1887 »
8.	«Москва»» 2-ая . .	» 14 марта	1884 »	» 19 сентября	1895 »
9.	«Ярославль» 2-й . .	» 23 іюня	1885 »	» 1 марта	1890 »
10.	«Кострома» 2-ая . .	» 18 февраля	1888 »	—	
11.	«Орелъ».	» 1 марта	1890 »	—	
12.	«Н.-Новгородъ» 2-й	» 12 февраля	1891 »	—	
13.	«Саратовъ»	» 17 декабря	1891 »	—	
14.	«Ярославль» 3-й . .	» 1 января	1893 »	—	
15.	«Тамбовъ»	» 12 іюня	1893 »	—	
16.	«Петербургъ» 2-й .	» 1 іюня	1894 »	—	
17.	«Хабаровскъ» . . .	» 4 февраля	1895 »	по 26 августа	1902 »
18.	«Владиміръ»	» 19 августа	1895 »	—	
19.	«Воронежъ»	» 9 апрѣля	1896 »	—	
20.	«Кіевъ»	» 6 мая	1896 »	—	
21.	«Екатеринославъ» .	» 20 іюня	1896 »	—	
22.	«Херсонъ»	» 21 августа	1896 »	—	
23.	«Москва» 3-я. . . .	» 5 октября	1898 »	—	
24.	«Казань»	» 17 августа	1900 »	—	
25.	«Смоленскъ»	» 15 января	1902 »	—	

Изъ числа этихъ 25 пароходовъ, три погибли («Москва» 1-ая, «Кострома» 1-ая и «Владивостокъ»), пять уступлены морскому министерству («Россія», «Петербургъ» 1-ый, «Ярославль» 1-ый, «Москва» 2-ая и «Хабаровскъ»), одинъ переданъ Черногорскому правительству («Ярославль» 2-ой) и одинъ проданъ въ частныя руки («Н.-Новгородъ» 1-ый).

Но и эти 10 пароходовъ, за время службы подъ флагомъ Добровольнаго флота, работали съ успѣхомъ, какъ это видно изъ слѣдующей таблицы:

	Продолжительность службы.			Первоначальная стоимость.		Заработано фрахта.		Пройдено миль.	Балансовая стоимость.		Выручено отъ продажи пароходовъ.
	г.	м.	д.	рубли.	к.	рубли.	к.		рубли.	к.	
1. „Россія“	16	3	13	703.419	11	4.076.148	37	509.224	370.853	62	300.000
2. „Москва“ 1-ая	3	10	7	588.026	76	734.310	94	101.123	357.946	80	погибла.
3. „Петербургъ“ 1-ый	14	7	17	526.793	79	4.315.700	13	494.625	315.957	24	355.000
4. „Н.-Новгородъ“ 1-ый.	12	4	—	418.433	36	2.566.551	26	320.028	291.508	40	80.000
5. „Владивостокъ“	13	3	19	235.762	58	776.980	37	249.207	99.637	07	погибъ.
6. „Ярославль“ 1-ый.	1	5	12	1.011.930	30	79.552	80	16.055	1.014.770	39	1.012.000
7. „Кострома“ 1-ая.	4	3	18	668.092	05	1.276.420	08	135.272	573.204	80	погибла.
8. „Москва“ 2-ая.	11	6	5	758.965	89	3.303.502	22	410.457	380.975	58	380.000
9. „Ярославль“ 2-ой.	4	8	3	806.720	62	484.585	61	95.241	583.974	39	506.642
10. „Хабаровскъ“	7	6	22	437.127	13	443.108	13	143.627	284.635	66	284.636

ı въ слѣдующей таблицѣ:

Число винтовъ.	Сила машинъ.	Запасъ угля въ тоннахъ.	Разстояніе, проходимое съ этимъ запасомъ при 10 узл. скорости.	Наибольшая скорость въ узлахъ.	Число котловъ.	Система котловъ.	Число регистровыхъ тоннъ. Полное.	Число регистровыхъ тоннъ. Чистое.	Современная стоимость пароходовъ. рубли.	к.
1	2.600	541	4.143	13	3	Трубчатые двухконечные.	3.507,46	1.989,74	211.330	37
2	9.500	765	4.502	19 1/4	4		5.073,83	2.704,95	485.394	38
1	1.100	470	3.108	10 1/2	2	Трубчатые одноконечные.	3.367,44	1.892,40	219.117	20
2	10.250	820	4.198	18 3/4	5 2	Трубчатые двухконечные. Одноконечные.	5.426,66	2.067,82	794.243	70
2	2.500	967	5.737	12 1/2	4	Трубчатые одноконечные.	4.494,63	2.619,04	443.190	11
2	2.500	958	5.684	12 1/2	4		4.441,48	2.517,50	449.070	56
2	11.200	1.100	5.568	19	5 2	Трубчатые двухконечные. Одноконечные.	5.432,46	1.796,02	909.255	26
2	3.000	1.175	6.576	13	3	Трубчатые одноконечные, съ горячимъ дутьемъ системы Хоудена.	5.620,75	3.197,21	668.315	76
2	3.000	1.170	6.528	13	3		5.616,27	3.278,10	726.209	33
2	3.000	1.206	6.720	13	3		5.566,38	3.127,34	716.972	81
2	3.000	1.230	6.864	13	3		5.627,19	3.291,08	705.975	71
2	13.100	1.440	5.462	19 1/2	24	Водотрубные, системы Бельвиля.	6.707,14	2.860,79	1.463.810	30
2	16.800	1.583	5.260	20	30		7.296,52	2.810,93	2.167.916	12
2	4.000	1.481	8.880	12 1/2	3	Трубчатые одноконечные съ горячимъ дутьемъ.	6.061,14	3.840,85	1.328.196	84
2	15.910	1.639	5.260	20,2	24	Водотрубные, системы Бельвиля.	7.270,00	3.310,00	3.153.930	40
	101.460								14.442.928	85

По продолжительности службы (считая эту службу для 15-ти современныхъ судовъ по 11 апрѣля 1903 г.), и по размѣру средняго годоваго заработка фрахта, пароходы распредѣлятся слѣдующимъ образомъ:

	Пароходы.	Продолжительность службы.		
		г.	м.	д.
1	Россія	16	3	13
2	Кострома 2-я .	15	1	22
3	Петербургъ 1-й	14	7	17
4	Владивостокъ .	13	3	19
5	Орелъ	13	1	11
6	Н.-Новгор. 1-й.	12	4	—
7	Н.-Новгор. 2-й.	12	1	27
8	Москва 2-я . .	11	6	5
9	Саратовъ . . .	11	3	25
10	Ярославль 3-й .	10	3	11
11	Тамбовъ	9	9	29
12	Петербургъ 2-й.	8	10	10
13	Владиміръ . . .	7	7	23
14	Хабаровскъ . .	7	6	22
15	Воронежъ . . .	7	—	2
16	Кіевъ	6	11	5
17	Екатеринославъ	6	9	22
18	Херсонъ	6	7	21
19	Ярославль 2-й .	4	8	3
20	Москва 3-я .	4	6	6
21	Кострома 1-я .	4	3	18
22	Москва 1-я . .	3	10	7
23	Казань	2	7	24
24	Ярославль 1-й .	1	5	12
25	Смоленскъ . . .	1	2	26

	Пароходы.	Средній годовой заработокъ фрахта.
		рубли.
1	Ярославль 3-й .	590.914
2	Казань	570.545
3	Петербургъ 2-й	551.361
4	Херсонъ	530.958
5	Владиміръ . . .	527.852
6	Саратовъ . . .	514.938
7	Воронежъ . . .	497.962
8	Кіевъ	491.867
9	Москва 3-я . .	446.431
10	Екатеринославъ	443.884
11	Орелъ . . .	374.742
12	Тамбовъ . . .	361.315
13	Кострома 2-я .	319.206
14	Кострома 1-я .	300.336
15	Петербургъ 1-й	295.933
16	Н.-Новгор. 2-й.	275.863
17	Москва 2-я . .	287.260
18	Россія	250.839
19	Н.-Новгор. 1-й.	208.098
20	Москва 1-я . .	191.559
21	Ярославль 2-й	103.839
22	Владивостокъ .	58.640
23	Ярославль 1-й .	56.160
24	Хабаровскъ . .	54.000
25	Смоленскъ . . .	—

Число перевезенныхъ судами Добровольнаго флота пассажировъ разныхъ категорій и количество вывезенныхъ и привезенныхъ грузовъ показаны въ слѣдующихъ таблицахъ.

1. Перевезено пассажировъ.

Года.	По линіи Одесса — Владивостокъ.					По Черному морю.		Между промежуточными портами.	ВСЕГО.
	Пассажировъ каютныхъ и палубныхъ.	Нижнихъ чиновъ.	Переселенцевъ.	Семьями-каторжныхъ.	ИТОГО.	Пассажировъ.	Нижнихъ чиновъ.		
1878	Перевозка войскъ съ театра военныхъ дѣйствій.								
1879	26	—	—	600	626	25	8.861	—	9.512
1880	877	1.393	--	500	2.770	61	36.637	226	39.694
1881	243	133	—	500	876	88	31.462	193	32.619
1882	556	1.062	—	500	2.118	30	16.972	1.024	20.144
1883	247	1.388	1.651	530	3.816	63	20.304	448	24.631
1884	382	2.730	1.550	1.148	5 810	58	16.311	831	23.010
1885	423	1.812	2.052	1.336	5.623	73	18.634	733	25.063
1886	1.356	2.295	2.239	1.171	7.061	76	20.079	41	27.257
1887	573	2.353	1.190	1.244	5.360	88	17.204	18	22.670
1888	505	1.633	1.000	1.283	4.421	45	19.253	70	23.789
1889	484	2.908	1.642	1.191	6.225	9	22.104	1.189	29.527
1890	463	3.760	1.251	1.143	6.617	80	*)40.439	281	47.417
1891	788	4.479	1.582	1.888	8.737	66	33.534	367	42.704
1892	823	5.201	2.937	2.239	11.200	59	27.351	554	39.164
1893	1.031	4.002	2.683	2.071	9.787	24	34.931	37	44.779
1894	1.180	5.701	4.254	1.750	12.885	901	36.071	144	50.001
1895	3.080	10.104	3.352	1.776	18.312	—	24.204	1.736	44.252
1896	2.789	16.372	3.008	1.903	24.072	8	26.849	1.572	52.501
1897	2.878	15.900	3.571	1.596	23.945	1	26.488	1.588	52.022
1898	2.507	17.140	4.556	1.511	25.714	—	26.859	1.074	53.647
1899	3.582	18.549	7.451	907	30.489	—	16.411	3.750	50.650
1900	1.999	27.576	4.804	372	34.751	—	18.905	4.353	58.009
1901	1.968	28.085	6.576	861	37.490	37	20.042	3.343	60.912
1902	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого	28.760	174.576	57.349	28.020	288.705	1.792	559.905	23.572	873.974

*) Въ томъ числѣ 15.446 переселенцевъ—черкесовъ.

Число пройденныхъ въ каждомъ году миль и совершенныхъ рейсовъ по линіи Одесса—Владивостокъ и обратно видно изъ слѣдующей таблицы:

ГОДА.	Пройдено миль.	Число рейсовъ Одесса-Владивостокъ и обратно.
187⁸/₉	117.962	1
1880	160.470	5½
1881	143.444	5½
1882	134.293	4½
1883	150.219	5
1884	162.478	6½
1885	166.526	6½
1886	240.512	8
1887	200.462	7½
1888	202.713	7
1889	184.358	7
1890	200.897	7
1891	239.153	8
1892	243.614	9
1893	260.241	9
1894	309.717	13
1895	347.709	16
1896	457.597	20
1897	473.325	21
1898	495.607	22
1899	536.467	24
1900	516.658	24
1901	537.658	24
1902	—	—
Итого . . .	6.482.080	—

дующей таблицѣ:

Отчисленіе въ капиталъ ремонта 1 % первон. стоим.		Всего расхода.		Чистая прибыль.		Отчисленіе въ страховой капиталъ 7 % соврем. стоим. пароходовъ.		Отчисленіе въ запасный капиталъ.	
рубли.	к.	рубли.	к.	рубли.	к.	рубли.	к.	рубли.	к.
—	—	1.053.674	08	156.452	53	—	—	—	—
—	—	1.377.471	19	—166.459	73	—	—	—	—
—	—	1.068.307	36	8.839	92	—	—	—	—
—	—	1.553.156	94	—677.777	20	—	—	—	—
—	—	1.277.649	75	— 98.628	64	—	—	—	—
—	—	1.387.006	36	98.434	16	—	—	—	—
—	—	1.599.211	—	174.207	57	—	—	—	—
—	—	2.000.734	38	16.318	45	—	—	—	—
—	—	2.558.933	95	—425.473	38	—	—	—	—
—		1.774.821	30	436.570	49	—	—	—	—
—	—	1.697.660	76	664.681	78	232.692	88	384.470	12
—	—	1.886.958	96	536.362	85	224.984	70	277.126	56
—	—	1.975.192	49	914.248	38	255.536	59	586.253	49
65.913	62	2.175.354	81	853.640	35	346.915	87	450.984	79
79.572	32	2.268.874	18	939.494	13	405.976	32	474.831	12
84.542	04	2.599.857	77	1.376.609	07	426.088	27	950.520	80
100.584	65	3.110.750	92	2.084.518	27	522.098	—	1.410.294	51
116.584	31	3.940.948	84	1.694.309	32	676.200	99	906.116	42
147.674	10	4.383.291	17	1.347.752	30	809.086	34	479.412	70
142.207	70	5.145.715	68	1.858.019	56	690.857	09	1.038.774	60
166.095	42	5.710.385	63	1.550.354	07	774.102	46	690.863	94
166.095	42	5.919.101	55	1.803.895	04	717.180	60	1.009.695	09
		5.861.240	29	1.203.966	52	307.363	7) 12	804.569	31
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1.069.269	58	62.326.299	36	16.350.336	11	6.389.083	23	9.463.913	45

авль» 2-й по 200.000 р. въ годъ.
отъ потери пар. «Кострома» 1-я.
ается 3% съ современной стоимости пароходовъ.

Служащихъ на судахъ 1.132 чел., въ томъ числѣ:

офицерскихъ чиновъ	140 чел.
палубной команды.	438 »
машинной команды.	554 »
	1.132 чел.

Комитетъ Добровольнаго флота.

(Морская, 19).

Предсѣдатель Комитета — контръ-адмиралъ П. Ф. Юрьевъ.

Члены Комитета: отъ морского министерства—генералъ-маіоръ по адмиралтейству В. А. Обручевъ и капитанъ 1-го ранга М. Ф. Бѣлкинъ; отъ военнаго министерства—полковникъ генеральнаго штаба С. С. Саввичъ; отъ министерства финансовъ — надворный совѣтникъ Н. В. Герасимовъ; представитель государственнаго контроля—(вакансія).

Инспекторъ Добровольнаго флота—генералъ-маіоръ по адмиралтейству В. М. Линденъ.

Главный корабельный инженеръ—(вакансія).

Юрисконсультъ—присяжный повѣренный, д. ст. сов. К. Ф. Хартулари.

Секретарь Комитета (онъ-же казначей)—д. ст. сов. М. П. Карпинскій.

Главный бухгалтеръ и контролеръ — К. К. Тимофеевъ.

Завѣдывающій коммерческимъ отдѣломъ—отставной капитанъ 2-го ранга В. К. Крафтъ.

Завѣдывающій личнымъ составомъ—отставной полковникъ по адмиралтейству М. К. Прудниковъ.

Завѣдывающій сберегательно-вспомогательной кассой—д. ст. с. М. Ю. Поггенполь.

Капитаны пароходовъ:

«Кострома» — отст. капит. 2-го р. кн. Д. Г. Маврокордато.

«Петербургъ»—капит. 1-го р. П. И. Пташинскій.

«Орелъ»—капит. 2-го р. И. Г. Скальскій.

«Н.-Новгородъ»—отст. капит. 2-го р. Я. К. Лахматовъ.

«Саратовъ»—лейтен. А. М. Шейхъ-Аширн.

«Ярославль»—капит. 2-го р. П. К. Орановскій.

«Тамбовъ»—капит. 2-го р. Ф. В. Шидловскій.

«Владиміръ»—отст. капит. 2-го р. М. В. Борковскій.

«Воронежъ»—капит. 2-го р. К. И. Шишмаревъ.

«Екатеринославъ»—капит. 2-го р. П. И. Морозовъ.

«Кіевъ»—капит. 2-го р. П. А. Троянъ.

«Казань» — подполк. корп. флот. штурм. Н. В. Смѣльскій.

«Москва»
«Херсонъ»
«Смоленскъ» } капитанъ 2-го р. В. Г. Вевель-фонъ-Крюгеръ.

Со времени учрежденія 24 февраля 1886 г. Комитета Добровольнаго флота, предсѣдателями его состояли:

Вице-адмиралъ Н. Н. Андреевъ, съ февраля 1886 г. по іюнь 1888 г.

Тайный совѣтникъ Н. Н. Мамантовъ (временно предсѣдательствовавшій), съ іюня по ноябрь 1888 г.

Контръ-адмиралъ В. И. Поповъ, съ декабря 1888 г. по іюль 1893 г.

Вице-адмиралъ П. П. Тыртовъ, съ августа 1893 г. по іюль 1896 г.

Генералъ-маіоръ Л. А. Любимовъ (временно предсѣдательствовавшій), съ іюля по сентябрь 1896 г.

Контръ-адмиралъ П. Ф. Юрьевъ, съ сентября 1896 г.

За то-же время инспекторами Добровольнаго флота состояли:

Полковникъ по адмиралтейству М. В. Вахтинъ, со дня учрежденія Общества Добровольнаго флота по іюнь 1891 г.

Капитанъ 2-го р. С. И. Полушкинъ, съ іюня 1891 г. по февраль 1892 г.

Генералъ-маіоръ В. М. Линденъ, съ февраля 1892 г.

ПРИЛОЖЕНІЯ.

Приложеніе № 1.

Отъ состоящаго подъ АВГУСТѢЙШИМЪ Покровительствомъ

Государя Наслѣдника Цесаревича

МОСКОВСКАГО

ГЛАВНАГО КОМИТЕТА

ДЛЯ СБОРА ПОЖЕРТВОВАНІЙ

на пріобрѣтеніе морскихъ судовъ Добровольнаго флота.

Господь посылаетъ Россіи новое испытаніе. Непримиримый врагъ угрожаетъ намъ войною. Соотечественники! Ужели потерпимъ, чтобъ онъ уничтожилъ плоды нашихъ побѣдъ и снова поработилъ освобожденныхъ нами братій?

Врагъ нашъ силенъ на морѣ. И числомъ, и громадностью средствъ морскія силы его далеко превосходятъ наши. Но есть возможность нанести ему и на морскихъ путяхъ чувствительный ударъ. Кто не знаетъ, что всѣ интересы врага нашего сводятся къ барышу и наживѣ? Онъ обладаетъ громаднымъ купеческимъ флотомъ. Тридцать тысячъ судовъ его покрываютъ океаны вселенной. Вотъ куда слѣдуетъ направить удары! Въ то время, когда врагъ запретъ наши моря и, какъ въ Крымскую войну, будетъ жечь и грабить беззащитныя селенія на берегахъ нашихъ, — торговый флотъ его на просторѣ океановъ да подвергнется въ свою очередь бѣдствіямъ войны! Для этого намъ нужны быстрыя и крѣпкія суда, которыя являлись бы нежданною грозою на морскихъ торговыхъ путяхъ нашего врага.

Послѣдняя война покрыла славой русскихъ моряковъ, сражавшихся на утлыхъ судахъ съ грозными броненосцами и выходившихъ побѣдителями изъ борьбы столь неравной. Дайте имъ настоящія морскія суда, пошлите ихъ въ океаны на ловлю вражескаго купеческаго флота, и врагъ нашъ раскается въ своей самонадѣянности.

Дѣти земли Русской, вы, встававшіе какъ одинъ человѣкъ каждый разъ, когда опасность угрожала святой матери нашей Россіи,—вы и на этотъ разъ единодушно откликнитесь на ея призывъ, и всѣмъ міромъ создадите добровольный флотъ, который вновь покажетъ свѣту, на что способенъ Русскій народъ, когда онъ станетъ на стражу чести своего Отечества.

Но время не терпитъ. Надо дѣйствовать быстро. Хочешь мира — готовься къ войнѣ.

Пожертвованія принимаются:

Въ Москвѣ: 1) Въ Московскомъ Главномъ Комитетѣ при управленіи Московскаго Генералъ-Губернатора.

2) Въ Правленіи Общества для содѣйствія Русскому Торговому Мореходству, на Воздвиженкѣ, въ домѣ графа Комаровскаго.

3) У Казначея Главнаго Комитета И. А. Лямина (Ильинка, домъ Московскаго Купеческаго банка).

Въ другихъ городахъ: 1) Въ мѣстныхъ Комитетахъ по сбору пожертвованій и

2) Въ Правленіяхъ мѣстныхъ отдѣленій Общества для содѣйствія Русскому Торговому Мореходству.

Приложеніе № 2.

ИЗВѢЩЕНІЕ

о сборѣ пожертвованій на устройство Добровольнаго флота[1]).

Прошло уже болѣе двухъ мѣсяцевъ съ того дня, когда наши геройскія войска, совершивъ почти безпримѣрные въ исторіи подвиги и пронеся со славою русскія знамена изъ края въ край непріятельской земли, стали лагеремъ у самыхъ стѣнъ его столицы. Мирный договоръ былъ подписанъ и вся Россія уже готовилась радостно встрѣтить своихъ сыновъ-героевъ.

Но въ то самое время, когда наши бывшіе враги подписывали миръ, вблизи нашихъ войскъ, на водахъ Мраморнаго моря, появились грозные военные корабли сильнѣйшей морской державы. На крайнемъ западѣ Европы начали быстро и открыто готовиться къ войнѣ. При изобиліи денегъ приготовленія эти достигли громадныхъ размѣровъ. Исполненіе мирнаго договора нашего пріостановилось.

Никакой врагъ на землѣ не страшенъ для Россіи. Въ Россіи есть многочисленное христолюбивое воинство и многомилліонный народъ, тѣсно сплоченный вокругъ Престола. Въ Россіи всегда были, есть и будутъ, и Пожарскіе, и Минины. Дѣло Мининыхъ собирать силы, дѣло Пожарскихъ — устраивать и руководить оборону, а когда нельзя обойтись безъ нападенія, то и умѣть отыскать у противника слабыя стороны, чтобы заставить его призадуматься.

Въ настоящее время, если бы Богъ судилъ Россіи новою войною пожать плоды войны минувшей и обезпечить навсегда только что освобожденныхъ братьевъ по кресту, всѣ наши силы должны быть направлены къ нападенію въ открытыхъ моряхъ и океанахъ.

[1]) Напечатано въ № 97 «Правительствен. Вѣстн.» 2/14 Мая 1878 г., вторникъ.

Сумѣютъ-ли нападать наши моряки? Сумѣютъ, — на то они русскіе люди. Имъ нужно дать хорошія быстроходящія суда въ изобиліи и они найдутъ у могущаго явиться новаго врага его больное мѣсто. Десятки судовъ подъ командою удалыхъ морскихъ офицеровъ, разсыпавшись по морскимъ торговымъ путямъ новаго противника, остановятъ его міровую торговлю, а стóитъ этой торговлѣ остановиться на одинъ лишь мѣсяцъ — груды золота, которыми онъ такъ кичится, начнутъ быстро таять.

Устройство добровольнаго флота и сборъ пожертвованій на это русское дѣло Высочайше разрѣшены. На средства, какія будутъ собраны, пріобрѣтутся въ разныхъ портахъ суда, которыя выйдутъ въ море по первому слову. Чѣмъ скорѣе они будутъ пріобрѣтены и готовы—тѣмъ лучше. Хочешь мира—будь готовъ къ войнѣ.

Дѣло добровольнаго флота не есть дѣло временное, а дѣло постоянное. Суда этого флота въ мирное время будутъ служить мирнымъ цѣлямъ; снявши орудія, они возьмутъ на себя доставку тѣхъ милліоновъ пудовъ разныхъ товаровъ отъ насъ и къ намъ перевозимыхъ, за провозъ которыхъ русскіе люди, за неимѣніемъ своего торговаго флота, платятъ иноземцамъ десятки милліоновъ рублей ежегодно. Этимъ путемъ собранныя деньги даже могли бы впослѣдствіи времени постепенно возвращаться жертвователямъ, а на случай нежданной войны будетъ у насъ готовый флотъ для защиты и для нападенія.

Если у нашего противника золота болѣе, чѣмъ у насъ, то нѣтъ того народа въ мірѣ, который любилъ бы свою родину болѣе, чѣмъ мы, русскіе люди, любимъ свою родную Россію, своего Отца-Царя, и горе тому, кто въ этомъ усомнится. Теперь, когда нашъ Царь-Отецъ разрѣшилъ устройство добровольнаго флота подъ надзоромъ Своего Сына-Цесаревича, на защиту нашего отечества, понесемъ наши пожертвованія щедрою рукою, отъ избытка и отъ скудости, съ крестнымъ знаменіемъ, помня, что мы всѣ готовы, если врагъ вызоветъ, вновь стать грудью, какъ одинъ человѣкъ, на защиту нашего честнаго, праваго дѣла — а на начинающаго Богъ.

Пожертвованія принимаются: *въ С.-Петербургѣ,* въ Аничковскомъ Дворцѣ, у Покровителя всего дѣла добровольнаго флота, Его Императорскаго Высочества Государя Наслѣдника Цесаревича; для приносящихъ свои пожертвованія пріемъ назначенъ отъ 11-ти до 3-хъ часовъ пополудни.

Для лицъ, которыя будутъ посылать свои пожертвованія по почтѣ, адресъ слѣдующій:

Его Императорскому Высочеству Государю Наслѣднику Цесаревичу, на дѣло устройства судовъ добровольнаго флота, отъ такого-то, въ С.-Петербургъ.

Лица, желающія получить какія либо свѣдѣнія или справки, имѣютъ обращаться ежедневно, отъ 12-ти до 3-хъ часовъ пополудни, въ помѣщеніе канцеляріи Комитета по дѣлу устройства судовъ добровольнаго флота, въ Галерной улицѣ, домъ № 9-й.

Кромѣ того, пожертвованія принимаются: *въ Москвѣ:* 1) въ московскомъ Главномъ Комитетѣ, при управленіи московскаго генералъ-губернатора; 2) въ Правленіи Общества для содѣйствія русскому торговому мореходству, на Воздвиженкѣ, домъ граф. Комаровской; 3) у казначея Главнаго Комитета И. А. Лямина (Ильинка, домъ Купеческаго банка). *Въ другихъ городахъ:* 1) въ мѣстныхъ комитетахъ по сбору пожертвованій и 2) въ правленіяхъ мѣстныхъ отдѣленій Общества для содѣйствія русскому торговому мореходству.

Приложеніе № 3.

ПОЖЕРТВОВАНІЯ,

поступившія на устройство Добровольнаго флота.

Года.	СУММА.		Года.	СУММА.	
	Рубли.	Коп.		Рубли.	Коп.
1878	3.753.524	80	1891	63	49
1879	251.690	73	1892	61	28
1880	39.739	46	1893	456	77
1881	81.509	44	1894	38	32
1882	10.102	50	1895	72	44
1883	4.932	63	1896	130	37
1884	1.361	07	1897	112	66
1885	218	68	1898	53	75
1886	180	46	1899	64	58
1887	1.370	77	1900	49	26
1888	835	90	1901	50	94
1889	98	73	1902	61	25
1890	4.014	42	Итого...	4.150.794	56

Приложеніе № 4.

ЛИЧНЫЙ СОСТАВЪ
КОМИТЕТА ПО УСТРОЙСТВУ ДОБРОВОЛЬНАГО ФЛОТА
подъ АВГУСТѢЙШИМЪ предсѣдательствомъ
ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЫСОЧЕСТВА ГОСУДАРЯ НАСЛѢДНИКА ЦЕСАРЕВИЧА
АЛЕКСАНДРА АЛЕКСАНДРОВИЧА.

Вице-предсѣдатель, тайный совѣтникъ К. П. Побѣдоносцевъ.

1. *Хозяйственное отдѣленіе.* Предсѣдатель — статсъ-секретарь М. С. Кахановъ; члены: тайные совѣтники Е. И. Ламанскій и Н. А. Качаловъ; дѣйствительные статскіе совѣтники Н. А. Ермаковъ и Н. Н. Мамантовъ (съ іюня 1878 г.), шталмейстеръ Высочайшаго Двора, статскій совѣтникъ, князь Д. Н. Долгоруковъ [1]); городскіе головы: С.-Петербургскій—Н. И. Погребовъ и Московскій—С. М. Третьяковъ, предсѣдатель С.-Петербургскаго биржеваго комитета, мануфактуръ-совѣтникъ В. И. Грибановъ и К. Н. Цвѣтковъ [1]). Дѣлопроизводители: надворный совѣтникъ В. В. Романовъ и коллежскій секретарь князь С. Ф. Масальскій.

2. *Военно-Морское отдѣленіе.* Предсѣдатель—генералъ-адъютантъ К. Н. Посьетъ; члены: генералъ-адъютанты графъ И. И. Воронцовъ-Дашковъ и Н. Н. Обручевъ; предсѣдатель Московскаго Общества для содѣйствія русскому торговому мореходству графъ А. Е. Комаровскій [1]), капитаны 1 ранга: флигель-адъютантъ Н. М. Барановъ и Н. В. Копытовъ. Дѣлопроизводители: капитанъ-лейтенантъ М. В. Вахтинъ и мичманъ графъ С. А. Строгановъ.

[1]) Представители Московскаго Общества для содѣйствія русскому торговому мореходству.

3. *Учредительное отдѣленіе.* Предсѣдатель — статсъ-секретарь Н. Н. Селифонтовъ; члены: тайные совѣтники Е. И. Ламанскій и баронъ Ф. Р. Остенъ-Сакенъ; дѣйствительные статскіе совѣтники Н. А. Ермаковъ, А. Е. Влангали, графъ А. Е. Комаровскій [1]) и І. Н. Шатиловъ [1]), коммерціи совѣтникъ Н. А. Найденовъ [1]) и К. Н. Цвѣтковъ [1]). Дѣлопроизводитель — коллежскій ассесоръ П. В. Деларовъ.

Исполнительная часть. Капитанъ 1 ранга флигель-адъютантъ Н. М. Барановъ, капитанъ-лейтенантъ М. В. Вахтинъ, надворный совѣтникъ В. В. Романовъ, коллежскій секретарь князь С. Ф. Масальскій и мичманъ графъ С. А. Строгановъ. Въ канцеляріи Комитета состояли: штабсъ-капитанъ М. І. Мусницкій, капитанъ-лейтенантъ князь Е. Ю. Голицынъ-Головкинъ, надворный совѣтникъ М. П. Карпинскій, мичманъ М. К. Прудниковъ, титулярный совѣтникъ М. Ю. Поггенполь и коллежскій секретарь Н. И. Демидовъ.

Казначей Комитета—мануфактуръ-совѣтникъ В. И. Грибановъ и *бухгалтеръ Комитета* — коллежскій ассесоръ Ф. А. Дегтеревъ.

Въ общихъ засѣданіяхъ Комитета участвовали сверхъ того: губернскіе предводители дворянства: С.-Петербургскій — графъ А. А. Бобринскій и Московскій — графъ А. В. Бобринскій. Въ занятіяхъ отдѣленій впослѣдствіи принимали участіе: генералъ-адъютантъ П. А. Перелешинъ и члены Московскаго Общества для содѣйствія русскому торговому мореходству А. А. Муратовъ и А. А. Журавлевъ.

[1]) Представители Московскаго Общества для содѣйствія русскому торговому мореходству.

Приложеніе № 5.

ИМЕННОЙ СПИСОКЪ

лицъ, пожертвовавшихъ на устройство Добровольнаго флота суммы отъ 5.000 рублей и больше.

1.	Графы Шереметевы	100.000	руб.
2.	И. А. Яковлевъ	100.000	»
3.	С. С. Поляковъ	20.000	»
4.	В. А. Мараевъ	17.000	»
5.	В. И. Грибановъ	15.000	»
6.	Братья Елисѣевы	15.000	»
7.	П. Малютинъ	15.000	»
8.	Болгаринъ Евлогій Георгіевъ	14.000	»
9.	Наслѣдники Рукавишниковы	12.000	»
10.	С. В. Алексѣевъ	10.000	»
11.	Ф. А. Блиновъ	10.000	»
12.	Торговый домъ Вогау и К°	10.000	»
13.	І. Е. Гинцбургъ	10.000	»
14.	П. І. Губонинъ	10.000	»
15.	С. М. Малкіель	10.000	»
16.	Т. С. Морозовъ	10.000	»
17.	Э. Д. Нарышкинъ	10.000	»
18.	Ф. О. Плигенъ	10.000	»
19.	Л. С. Поляковъ	10.000	»
20.	Д. Ф. Самаринъ	10.000	»
21.	Н. Ф. Самаринъ	10.000	»
22.	К. Т. Солдатенковъ	10.000	»
23.	С. М. Третьяковъ	10.000	»
24.	А. и Г. Хлудовы	10.000	»
25.	З. М. Цибульскій	10.000	»

26. Д. В. Зиновьевъ	7.000	руб.
27. И. И. Корзинкинъ.	7.000	»
28. Торговый домъ Е. Армандъ и сыновья .	6.000	»
29. И. Г. фонъ-Дервизъ	6.000	»
30. Я. П. Аносовъ	5.000	»
31. И. Ф. Громовъ	5.000	»
32. Графъ А. Е. Комаровскій	5.000	»
33. С. Т. Красноглазовъ	5.000	»
34. Д. С. Лепешкинъ.	5.000	»
35. Э. М. Мейеръ	5.000	»
36. В. Е. Петровъ	5.000	»
37. К. С. Поповъ	5.000	»
38. М. Е. Поповъ	5.000	»
39. Н. И. Рахмановъ	5.000	»
40. К. В. Рукавишниковъ	5.000	»
41. В. Н. Сабашниковъ	5.000	»
42. Баронъ Р. Штенгель	5.000	»

Приложеніе № 6.

На подлинномъ написано: Государь Императоръ уставъ сей разсматривать и Высочайше утвердить соизволилъ въ Ливадіи, въ 9 день Мая 1879 года.

Управляющій дѣлами Комитета Министровъ,

Статсъ-Секретарь *Кахановъ.*

УСТАВЪ
Общества Добровольнаго флота.

Глава I.

§ 1.

Общество состоитъ подъ Августѣйшимъ Покровительствомъ Его Императорскаго Высочества Государя Наслѣдника Цесаревича.

Цѣль Общества.

§ 2.

Цѣль Общества: завѣдывать въ мирное время снаряженными на пожертвованія судами Добровольнаго флота; постоянно поддерживать эти суда и, по возможности, команды ихъ въ такомъ состояніи, при которомъ они были бы способны нести въ военное время крейсерскую службу; заботиться о постепенномъ увеличеніи числа судовъ на средства Общества; изыскивать занятія и перевозочныя для судовъ операціи и вообще способствовать упроченію и развитію всего дѣла Добровольнаго флота.

§ 3.

Въ случаѣ войны, Общество обязано, по первому требованію Правительства, предоставить въ его распоряженіе, съ возможною

скоростью, всѣ свои суда. Правительство пользуется ими, по своему усмотрѣнію, для военныхъ цѣлей, пока въ нихъ можетъ быть надобность, а затѣмъ сдаетъ ихъ обратно Обществу.

Глава II.

Составъ Общества.

§ 4.

Члены Общества раздѣляются на членовъ-учредителей, членовъ дѣйствительныхъ, непремѣнныхъ и почетныхъ и членовъ-сотрудниковъ.

§ 5.

Лица, представившія за своею подписью настоящій уставъ на утвержденіе Правительства, образуютъ первый составъ Общества въ качествѣ членовъ-учредителей. По утвержденіи Правительствомъ настоящаго устава учредители, вмѣстѣ съ непремѣнными членами (§ 8), съ разрѣшенія Августѣйшаго Покровителя, неотлагательно избираютъ, на правахъ Общаго Собранія, всѣхъ должностныхъ лицъ, и, по утвержденіи предсѣдателя Главнаго Правленія въ должности, Общество считается открытымъ; а затѣмъ члены-учредители пользуются правами и несутъ обязанности по Обществу наравнѣ съ дѣйствительными его членами.

§ 6.

Дѣйствительные члены поступаютъ въ составъ Общества по избранію Общаго Собранія и не иначе, какъ по предложенію трехъ членовъ-учредителей, дѣйствительныхъ или почетныхъ, разсмотрѣнному и одобренному Главнымъ Правленіемъ Общества. Члены эти принимаютъ на себя обязанность вносить ежегодно не менѣе 10 р. и могутъ замѣнить ежегодный взносъ единовременнымъ, въ размѣрѣ не менѣе 100 рублей. Единовременные взносы обращаются въ капиталъ Общества.

Примѣчаніе. Если въ число членовъ поступятъ лица, уже сдѣлавшія пожертвованія на дѣло устройства Добровольнаго флота въ *сто* или болѣе рублей, то новые членскіе взносы для нихъ не обязательны.

§ 7.

Почетные члены суть: а) Члены Императорской Фамиліи, изъявившіе на принятіе этого званія, и б) лица, оказавшія особенныя важныя заслуги Обществу или вообще русскому мореходству, а также сдѣлавшія значительныя пожертвованія на пользу Добровольнаго флота и избранныя въ это званіе Общимъ Собраніемъ по предложенію Главнаго Правленія.

§ 8.

Непремѣнными членами Общества признаются: С.-Петербургскіе и Московскіе губернскіе и уѣздные предводители дворянства; предсѣдатели столичныхъ, губернскихъ и уѣздныхъ земскихъ управъ; предсѣдатели столичныхъ биржевыхъ комитетовъ и столичные: городскіе головы съ старшинами купеческаго, мѣщанскаго и ремесленнаго обществъ. Членскіе денежные взносы для поименованныхъ въ семъ § лицъ не обязательны.

§ 9.

Въ члены-сотрудники, по предложенію Главнаго Правленія, избираются Общимъ Собраніемъ лица, могущія быть полезными дѣлу Общества. Денежный взносъ для нихъ не обязателенъ.

§ 10.

Члены-учредители, дѣйствительные, почетные и непремѣнные участвуютъ въ Общихъ Собраніяхъ Общества съ правомъ голоса и могутъ быть избираемы въ разныя должности по Обществу. Члены-сотрудники могутъ участвовать въ Общихъ Собраніяхъ, но безъ права голоса. Членами Общества, за исключеніемъ членовъ-сотрудниковъ, могутъ быть только подданные Россійской Имперіи.

§ 11.

Члены-учредители и дѣйствительные члены, не представившіе въ продолженіе 3-хъ лѣтъ денежнаго взноса, въ опредѣленномъ § 6 размѣрѣ, считаются выбывшими изъ числа членовъ Общества.

Глава III.

Средства Общества.

§ 12.

Средства Общества образуются изъ: а) имѣющихъ быть переданными суммъ Комитета по устройству Добровольнаго флота; б) ежегодныхъ и единовременныхъ денежныхъ взносовъ членовъ; в) пожертвованій; г) прибылей, кои могутъ быть выручаемы Обществомъ посредствомъ судовъ Добровольнаго флота въ мирное время, и д) процентовъ съ денежныхъ капиталовъ и денежныхъ суммъ Общества.

§ 13.

Общество образуетъ капиталы:

а) неприкосновенный — изъ судовъ какъ пріобрѣтенныхъ на суммы добровольныхъ пожертвованій и переданныхъ Обществу, такъ и пріобрѣтенныхъ самимъ Обществомъ. Суда эти состоятъ въ распоряженіи Общества, которое не имѣетъ, впрочемъ, права ни продать, ни заложить ихъ, ни исключить изъ списковъ безъ Высочайшаго разрѣшенія, испрашиваемаго Августѣйшимъ Покровителемъ, за исключеніемъ случаевъ, закономъ предусмотрѣнныхъ, и

б) денежные—на удовлетвореніе цѣлей Общества. Капиталы эти должны быть хранимы въ процентныхъ государственныхъ бумагахъ, или на текущемъ счетѣ въ Государственномъ Банкѣ.

Глава IV.

Права Общества.

§ 14.

Обществу дозволяется строить и пріобрѣтать морскія суда, соотвѣтствующія его цѣлямъ, и устраивать механическія заведенія для судовъ, пристани, верфи, конторы и магазины, на казенныхъ пустопорожнихъ мѣстахъ, съ надлежащаго разрѣшенія, безвозмездно, а на земляхъ частныхъ лицъ — по соглашенію съ собственниками сихъ земель.

§ 15.

Общество имѣетъ право учреждать мореходные классы, съ соблюденіемъ установленныхъ на сей предметъ правилъ.

§ 16.

Обществу дозволяется принимать къ себѣ на службу флотскихъ офицеровъ и матросовъ, офицеровъ корпуса штурмановъ, морской артиллеріи, корпуса корабельныхъ инженеровъ и инженеръ-механиковъ. На сіи лица распространяются всѣ тѣ преимущества, коими, на основаніи ст. 873 — 877 тома XI свод. зак., уст. торг., пользуются флотскіе офицеры, отпускаемые на торговые корабли.

§ 17.

Общество, внѣ крейсерской службы, пользуется правомъ поднятія на своихъ судахъ русскаго купеческаго флага, на общемъ основаніи, а равно и особаго флага съ особаго утвержденія Правительства.

§ 18.

Общество имѣетъ особую печать по рисунку, утвержденному Августѣйшимъ Покровителемъ.

Глава V.

Управленіе дѣлами Общества.

§ 19.

Общество состоитъ въ вѣдѣніи Министерства Финансовъ. Отдѣльными органами, посредствомъ которыхъ Общество проявляетъ свою дѣятельность, служатъ:

1) Главное Правленіе;
2) Ревизіонная Комиссія;
3) Общія Собранія членовъ Общества;
4) Агенты Общества

Главное Правленіе.

§ 20.

Главное Правленіе состоитъ: изъ предсѣдателя, его товарища, 6-ти членовъ, казначея и двухъ правительственныхъ членовъ, по назначенію одного отъ Морского Министерства и другого — отъ Министерства Финансовъ.

§ 21.

Всѣ упомянутыя лица, кромѣ правительственныхъ членовъ, избираются въ должности Общимъ Собраніемъ членовъ Общества изъ своей среды на три года, при чемъ Общее Собраніе производитъ выборы по составленному Главнымъ Правленіемъ списку кандидатовъ. По истеченіи перваго года изъ числа 6-ти членовъ Правленія выбываютъ по два члена ежегодно, сперва по жребію, а потомъ по старшинству вступленія. Выбывающія должностныя лица могутъ быть вновь избираемы.

§ 22.

На должности предсѣдателя и его товарища избирается по два кандидата, а утвержденіе въ сихъ должностяхъ зависитъ отъ Августѣйшаго Покровителя Общества.

§ 23.

На случай выбытія до срока кого-либо изъ членовъ, Общее Собраніе избираетъ порядкомъ, указаннымъ въ § 22, трехъ замѣстителей или кандидатовъ.

§ 24.

Казначей есть вмѣстѣ съ тѣмъ и членъ Главнаго Правленія и дѣйствуетъ по инструкціи, составляемой Главнымъ Правленіемъ и утверждаемой Общимъ Собраніемъ.

§ 25.

При Главномъ Правленіи состоятъ: техническій комитетъ изъ свѣдующихъ лицъ по технической части судового дѣла, инспекторъ секретарь, бухгалтеръ и канцелярія.

§ 26.

Составъ и порядокъ дѣйствій техническаго комитета опредѣляются Главнымъ Правленіемъ, съ утвержденія Общаго Собранія.

§ 27.

Инспекторъ избирается Общимъ Собраніемъ, по представленію Главнаго Правленія, изъ числа опытныхъ морскихъ офицеровъ и утверждается въ должности Августѣйшимъ Покровителемъ Общества. Инструкція для его дѣйствій составляется Главнымъ Правленіемъ и утверждается Общимъ Собраніемъ.

§ 28.

При инспекторѣ полагается помощникъ, назначаемый по его представленію Главнымъ Правленіемъ, а также письмоводитель и писцы, назначеніе коихъ зависитъ отъ инспектора, въ количествѣ, опредѣляемомъ Главнымъ Правленіемъ. Инструкція для помощника инспектора утверждается Главнымъ Правленіемъ.

§ 29.

Секретарь избирается Общимъ Собраніемъ, по представленію Главнаго Правленія, изъ числа членовъ Общества на три года и дѣйствуетъ по инструкціи, составляемой Главнымъ Правленіемъ и утверждаемой Общимъ Собраніемъ.

Примѣчаніе. Секретарь Общества присутствуетъ въ засѣданіяхъ Главнаго Правленія съ совѣщательнымъ голосомъ.

§ 30.

При секретарѣ состоятъ: помощникъ, назначаемый по его представленію Главнымъ Правленіемъ, и чины канцеляріи, выборъ коихъ зависитъ отъ секретаря, съ утвержденія Главнаго Правленія.

§ 31.

Назначеніе бухгалтера зависитъ отъ Главнаго Правленія, которое и снабжаетъ его инструкціей.

§ 32.

Предсѣдатель Главнаго Правленія, его товарищъ и всѣ члены Главнаго Правленія (въ томъ числѣ казначей) исполняютъ свои обязанности безвозмездно и не могутъ получать отъ Общества содержанія или денежныхъ выдачъ.

§ 33.

Прочія служащія по управленію лица могутъ получать отъ Общества содержаніе, опредѣляемое для инспектора и секретаря Общимъ Собраніемъ, а для другихъ — Главнымъ Правленіемъ, съ утвержденія Общаго Собранія.

§ 34.

Для дѣйствительности рѣшеній въ Главномъ Правленіи требуется присутствіе не менѣе пяти выборныхъ отъ Общества членовъ, въ томъ числѣ предсѣдателя или его товарища. Засѣданіямъ ведутся протоколы, которые подписываются всѣми присутствовавшими членами.

Примѣчаніе. Инспекторъ Общества присутствуетъ въ засѣданіяхъ Главнаго Правленія съ совѣщательнымъ голосомъ.

§ 35.

Дѣла въ Главномъ Правленіи рѣшаются по большинству голосовъ, при чемъ, въ случаѣ раздѣленія голосовъ поровну, голосъ предсѣдателя даетъ перевѣсъ.

§ 36.

Къ обязанностямъ Главнаго Правленія относится:

а) составленіе ежегоднаго проекта плана дѣйствій Общества, смѣтъ и годовыхъ отчетовъ, для представленія Общему Собранію;

б) сдача судовъ какъ правительственнымъ учрежденіямъ, такъ и частнымъ лицамъ и торговымъ обществамъ по условію, или, при невозможности такой сдачи, изысканіе временныхъ операцій для занятія судовъ, доставленіемъ имъ фрахтовъ;

в) заботы о содержаніи въ исправности судовъ Общества и введеніе на новыхъ судахъ, или при капитальномъ ремонтѣ, усовершенствованій, признанныхъ полезными современною техникою морского дѣла;

г) завѣдываніе, чрезъ казначея, всѣми денежными суммами Общества, наблюденіе, чтобы эти суммы хранились въ государственныхъ фондахъ, государственныхъ процентныхъ бумагахъ или же на текущемъ счетѣ въ Государственномъ Банкѣ;

д) образованіе капиталовъ: запаснаго и на погашеніе стоимости судовъ;

е) сношеніе, чрезъ предсѣдателя, съ правительственными мѣстами и лицами по всѣмъ дѣламъ Общества;

ж) представленіе проектовъ подробныхъ инструкцій для техническаго комитета, казначея, инспектора и секретаря Общему Собранію;

з) утвержденіе инструкцій для помощника инспектора, бухгалтера и агентовъ Общества на мѣстахъ;

и) разсмотрѣніе списковъ кандидатовъ въ члены дѣйствительные. Представленіе Общему Собранію какъ сихъ кандидатовъ, такъ и кандидатовъ на должности, замѣщаемыя по выбору Общаго Собранія, и для избранія въ почетные члены и въ члены-сотрудники.

і) опредѣленіе и увольненіе служащихъ по найму въ Обществѣ лицъ, утверждаемыхъ въ должностяхъ Главнымъ Правленіемъ;

к) составленіе предположеній и принятіе мѣръ, въ предѣлахъ правъ Общества, къ содѣйствію всякой дѣятельности, полезной для развитія морской торговли на русскихъ судахъ;

л) заботы о распространеніи изданій, направленныхъ къ ознакомленію Россіи съ задачею океанскаго флота и пользою морской торговли, и

м) распоряженія о созывѣ Общихъ Собраній.

§ 37.

Въ томъ случаѣ, когда Правительство сочтетъ нужнымъ примѣнить Добровольный флотъ къ военнымъ цѣлямъ, Главное Правленіе, передавъ суда въ распоряженіе морского вѣдомства, избираетъ изъ среды себя комиссію изъ трехъ членовъ, для наблюденія за сдачею и обратнымъ пріемомъ судовъ.

§ 38.

Въ случаяхъ, превышающихъ власть Главнаго Правленія, но при обстоятельствахъ, не терпящихъ отлагательства, оно принимаетъ на свою отвѣтственность всѣ необходимыя мѣры къ успѣшному достиженію цѣлей Общества. О всѣхъ принятыхъ такимъ образомъ экстренныхъ мѣрахъ Главное Правленіе обязано представлять на усмотрѣніе ближайшаго Общаго Собранія.

§ 39.

Главное Правленіе имѣетъ мѣстопребываніе въ С.-Петербургѣ.

§ 40.

Упоминаемый въ п. а § 36 годовой отчетъ долженъ содержать въ подробности слѣдующія главныя статьи: а) состояніе капиталовъ Общества, въ томъ числѣ запаснаго и на погашеніе стоимости судовъ; б) общій приходъ и расходъ за отчетный періодъ; в) подробные счета объ издержкахъ и на жалованье служащимъ въ Обществѣ и на прочіе расходы по управленію; г) счета объ издержкахъ на содержаніе судовъ Общества и заведеній, оному принадлежащихъ; д) счета доходовъ и убытковъ; е) свѣдѣнія о наличномъ имуществѣ Общества, и ж) счета о долгахъ Общества на другихъ лицахъ и сихъ послѣднихъ на самомъ Обществѣ.

Примѣчаніе. Отчетъ Общества повергается на благоусмотрѣніе Августѣйшаго Покровителя Общества и представляется Министерству Финансовъ.

§ 41.

Для обревизованія ежегоднаго отчета Общее Собраніе избираетъ, за годъ впередъ, ревизіонную комиссію въ составѣ не менѣе 3-хъ членовъ, не состоящихъ ни въ какихъ должностяхъ по управленію дѣлами Общества. Комиссія эта собирается обязательно не позже какъ за мѣсяцъ до слѣдующаго годичнаго Общаго Собранія и, по обревизованіи какъ отчета за истекшій годъ, такъ и всѣхъ книгъ, счетовъ, документовъ и приложеній, равно дѣлопроизводства Главнаго Правленія, вноситъ отчетъ, съ своимъ заключеніемъ, въ Общее Собраніе, которое и постановляетъ по оному свое

окончательное рѣшеніе. Комиссіи этой предоставляется, буде она признаетъ нужнымъ, или Общимъ Собраніемъ ей будетъ поручено, произвести осмотръ и ревизію всего имущества Общества на мѣстахъ, а также необходимыя изысканія для заключенія о степени пользы и своевременности всѣхъ оборотовъ Общества. Для исполненія всего вышеизложеннаго Главное Правленіе обязано предоставить комиссіи всѣ необходимые способы. Комиссіи этой предоставляется также требовать, въ случаѣ признанной ею необходимости, созыва чрезвычайныхъ Общихъ Собраній.

Общія Собранія.

§ 42.

Общія Собранія членовъ Общества бываютъ обыкновенныя и чрезвычайныя. Обыкновенныя созываются Главнымъ Правленіемъ разъ въ годъ, въ первой трети каждаго года, для избранія новыхъ членовъ Общества, членовъ ревизіонныхъ комиссій и должностныхъ лицъ; для разсмотрѣнія и утвержденія отчета за прошедшій годъ и утвержденія смѣты на наступившій и для обсужденія всѣхъ могущихъ возникнуть вопросовъ, разрѣшеніе которыхъ превышаетъ власть Главнаго Правленія. Чрезвычайныя Собранія созываются, въ случаяхъ, признаваемыхъ Главнымъ Правленіемъ безотлагательными, по собственному его усмотрѣнію, или по требованію не менѣе какъ 50 членовъ, имѣющихъ право голоса, или по заявленію ревизіонной комиссіи.

§ 43.

Въ Общихъ Собраніяхъ членовъ Общества предсѣдательствуетъ предсѣдатель Главнаго Правленія, а за его отсутствіемъ—товарищъ его. Общее Собраніе считается состоявшимся, если въ немъ присутствуетъ не менѣе 50 членовъ, имѣющихъ право непосредственнаго голоса. Отсутствующіе члены могутъ подавать свой голосъ по довѣренности. Довѣреннымъ можетъ быть только членъ Общества, при чемъ никто изъ членовъ не можетъ имѣть болѣе двухъ голосовъ: одного за себя, а другого по довѣренности.

Если Собраніе не состоялось за непребытіемъ указаннаго числа членовъ, то чрезъ двѣ недѣли созывается новое Общее Собраніе для обсужденія лишь тѣхъ вопросовъ, которые предполагалось раз-

смотрѣть въ несостоявшемся Собраніи, и постановленія сего послѣдняго Собранія считаются законно-состоявшимися, какое бы ни присутствовало число членовъ. Право участія въ рѣшеніяхъ Общаго Собранія принадлежитъ всѣмъ членамъ Общества, кромѣ членовъ-сотрудниковъ, которые участвуютъ въ Общихъ Собраніяхъ лишь съ правомъ совѣщательнаго голоса.

§ 44.

О созывѣ Общихъ Собраній публикуется въ столичныхъ вѣдомостяхъ во всеобщее свѣдѣніе, за мѣсяцъ впередъ, съ указаніемъ вопросовъ, подлежащихъ разсмотрѣнію оныхъ. Подлежащіе разсмотрѣнію Общаго Собранія вопросы и дѣла вносятся въ оное Главнымъ Правленіемъ, съ его заключеніемъ.

Годовые отчеты и смѣты предварительно печатаются вмѣстѣ съ заключеніемъ ревизіонной комиссіи по отчету и раздаются членамъ Общества за двѣ недѣли до Общаго Собранія.

§ 45.

Члены, желающіе внести въ Общее Собраніе предложеніе, касающееся дѣйствій Общества, заявляютъ его Главному Правленію письменно не позже какъ за семь дней до Общаго Собранія. Предложеніе это вносится въ Общее Собраніе, если оно подписано не менѣе какъ 10-ю членами Общества, имѣющими право голоса; въ противномъ случаѣ, т. е. когда оно заявлено меньшимъ числомъ членовъ, то лишь тогда, когда Главное Правленіе признаетъ это предложеніе заслуживающимъ разсмотрѣнія въ Общемъ Собраніи. Во всѣхъ сихъ случаяхъ, предложенія вносятся въ Общее Собраніе съ заключеніями Правленія.

§ 46.

Къ обязанностямъ Общаго Собранія относятся:

а) избраніе кандидатовъ въ предсѣдатели и товарищи предсѣдателя, избраніе членовъ Главнаго Правленія, въ томъ числѣ и казначея, избраніе инспектора и секретаря, а также дѣйствительныхъ и почетныхъ членовъ и членовъ-сотрудниковъ;

б) разсмотрѣніе и утвержденіе ежегоднаго плана дѣйствій Общества и смѣты на предстоящій годъ и отчета за истекшій годъ;

в) разсмотрѣніе предположеній Главнаго Правленія и сдѣланныхъ въ установленномъ порядкѣ заявленій членовъ;

г) утвержденіе инструкцій для техническаго комитета, казначея, инспектора и секретаря;

д) избраніе членовъ ревизіонной комиссіи и кандидатовъ къ нимъ;

е) разсмотрѣніе отчета и предположеній ревизіонной комиссіи;

ж) разсмотрѣніе вопросовъ, превышающихъ полномочія Главнаго Правленія, и

з) разсмотрѣніе предположеній объ измѣненіи и дополненіи устава Общества.

§ 47.

Вопросы, предложенные обсужденію Общаго Собранія, въ томъ числѣ и выборы должностныхъ лицъ, рѣшаются простымъ большинствомъ голосовъ, исключая предложеній объ измѣненіи или дополненіи устава, для рѣшенія которыхъ требуется не менѣе $^3/_4$ голосовъ изъ числа присутствующихъ въ Общемъ Собраніи членовъ и ихъ довѣрителей. Ходатайства объ измѣненіи или дополненіи устава получаютъ дальнѣйшее движеніе лишь по предварительному на то соизволенію Августѣйшаго Покровителя Общества.

Агентства Общества.

§ 48.

Общество имѣетъ право, буде признаетъ нужнымъ, учреждать свои агентства какъ въ русскихъ, такъ и иностранныхъ портахъ.

Учрежденіе агентствъ зависитъ отъ представленія инспектора и усмотрѣнія Главнаго Правленія; при чемъ, если агентамъ назначается постоянное содержаніе, то необходимо согласіе Общаго Собранія.

Мѣстные отдѣлы.

§ 49.

При развитіи дѣятельности Общества, могутъ быть открываемы мѣстные отдѣлы онаго и въ другихъ городахъ Имперіи, по представленіямъ Главнаго Правленія, утверждаемымъ Общимъ Собраніемъ, и съ особаго, каждый разъ, соизволенія Августѣйшаго

Покровителя и разрѣшенія Министерства Финансовъ. Порядокъ образованія и дѣятельности такихъ отдѣловъ опредѣляется примѣнительно къ настоящему уставу.

Глава VI.

Условія закрытія Общества.

§ 50.

Въ случаѣ, если Главное Правленіе признаетъ, по положенію дѣлъ Общества, необходимымъ возбудить вопросъ о закрытіи онаго, то предположенія по сему предмету печатаются, съ соизволенія Августѣйшаго Покровителя Общества, во всеобщее свѣдѣніе за четыре мѣсяца до созыва Общаго Собранія, въ которомъ вопросъ будетъ разсматриваться. Главное Правленіе обязывается принять всѣ зависящія отъ него мѣры къ тому, чтобы такое Общее Собраніе соединило возможно большее число членовъ и ихъ довѣрителей. Для дѣйствительности постановленія Общаго Собранія о закрытіи Общества требуется согласіе не менѣе $^3/_4$ голосовъ присутствующихъ членовъ, считая и голоса лицъ, приславшихъ довѣренности.

§ 51.

Постановленіе о закрытіи Общества, состоявшееся въ порядкѣ, установленномъ предъидущимъ §, не можетъ быть приведено въ исполненіе иначе, какъ съ разрѣшенія Августѣйшаго Покровителя Общества и Министра Финансовъ.

§ 52.

При закрытіи Общества, оно, до ликвидаціи своихъ дѣлъ и заключенія счетовъ, доводитъ о прекращеніи своей дѣятельности до свѣдѣнія Правительства, отъ усмотрѣнія коего будетъ зависѣть опредѣленіе дальнѣйшаго назначенія судовъ и всего имущества, находящагося въ завѣдываніи Общества.

Приложеніе № 7.

СПИСОКЪ

76 членовъ-учредителей Общества Добровольнаго флота.

1. Его Императорское Высочество Евгеній Максимиліановичъ, князь Романовскій, герцогъ Лейхтенбергскій.
2. Аксаковъ, Иванъ Сергѣевичъ (Москва).
3. Аксеновъ, Василій Дмитріевичъ, коммерціи совѣтникъ (Москва).
4. Алексѣевъ, Сергѣй Владиміровичъ, коммерціи совѣтникъ (Москва).
5. Амвросій, епископъ Дмитровскій, викарій Московскій.
6. Андреевскій, Михаилъ Степановичъ, землевладѣлецъ (Москва).
7. Бабстъ, Иванъ Кондратьевичъ (Москва).
8. Баклановъ, Иванъ Кузмичъ, коммерціи совѣтникъ.
9. Барановъ, Николай Михайловичъ, генералъ-маіоръ, Ковенскій губернаторъ.
10. Бахрушинъ, Александръ Алексѣевичъ, почетный гражданинъ.
11. Бобринскій, графъ Александръ Алексѣевичъ.
12. Бобринскій, графъ Алексѣй Васильевичъ (Москва).
13. Боткинъ, Петръ Петровичъ.
14. Волконскій, князь Сергѣй Васильевичъ (Москва).
15. Воронцовъ-Дашковъ, графъ Илларіонъ Ивановичъ, генералъ-адъютантъ.
16. Гамалей, Гавріилъ Николаевичъ (г. Обоянь).
17. Гамалей, Иванъ Николаевичъ (г. Обоянь).
18. Гедеоновъ, Иванъ Михайловичъ, генералъ-лейтенантъ, сенаторъ.
19. Голицынъ, князь Александръ Михайловичъ (Москва).
20. Голохвастовъ, Дмитрій Дмитріевичъ (Москва).

21. Голохвастовъ, Павелъ Дмитріевичъ (г. Воскресенскъ, Московской губ.).
22. Грибановъ, Владиміръ Ильичъ, мануфактуръ-совѣтникъ.
23. Даниловъ, Сергѣй Ивановичъ (г. Дмитровъ, Орловской губ.).
24. Долгоруковъ, князь Владиміръ Андреевичъ, Московскій генералъ-губернаторъ.
25. Долгоруковъ, князь Дмитрій Николаевичъ (Москва).
26. Ермаковъ, Николай Андреевичъ, тайный совѣтникъ.
27. Журавлевъ, Аркадій Аркадіевичъ (Москва).
28. Журавлевъ, Николай Аркадіевичъ.
29. Истоминъ, Владиміръ Константиновичъ (Москва).
30. Истоминъ, Сергѣй Константиновичъ (Москва).
31. Кахановъ, Михаилъ Семеновичъ, статсъ-секретарь.
32. Качаловъ, Николай Александровичъ, тайный совѣтникъ.
33. Комаровскій, графъ Алексѣй Евграфовичъ (Москва).
34. Корниловъ, Федоръ Петровичъ, тайный совѣтникъ.
35. Корсаковъ, Николай Семеновичъ (г. Дмитровъ, Московской губ.).
36. Корфъ, баронъ Павелъ Леопольдовичъ, дѣйств. статскій совѣтн.
37. Кошелевъ, Александръ Ивановичъ, дѣйств. статскій совѣтникъ.
38. Куломзинъ, Анатолій Николаевичъ, дѣйств. статскій совѣтникъ.
39. Ламанскій, Евгеній Ивановичъ, тайный совѣтникъ.
40. Ляминъ, Иванъ Артемьевичъ, статскій совѣтникъ (Москва).
41. Мальцовъ, Иванъ Сергѣевичъ, флигель-адъютантъ.
42. Мамантовъ, Николай Николаевичъ, дѣйств. статскій совѣтникъ.
43. Морозовъ, Тимофей Савичъ, мануфактуръ-совѣтникъ (Москва).
44. Муратовъ, Аркадій Алексѣевичъ.
45. Найденовъ, Николай Александровичъ, коммерціи совѣтникъ (Москва).
46. Наумовъ, Дмитрій Алексѣевичъ, статскій совѣтникъ (Москва).
47. Новосельскій, Николай Александровичъ, тайный совѣтникъ.
48. Оливъ, Сергѣй Васильевичъ, генералъ-маіоръ (г. Измаилъ).
49. Остенъ-Сакенъ, баронъ Федоръ Романовичъ, тайный совѣтникъ.
50. Островскій, Михаилъ Николаевичъ, статсъ-секретарь.
51. Побѣдоносцевъ, Константинъ Петровичъ, статсъ-секретарь.
52. Поливановъ, Николай Петровичъ (Москва).
53. Посьетъ, Константинъ Николаевичъ, адмиралъ, генералъ-адъютантъ.
54. Пятковъ, Молчановъ и К°, торговый домъ въ Ханькоу и Фучау.

55. Рахмановъ, Николай Александровичъ (Москва).
56. Романовъ, Вадимъ Владиміровичъ, надворный совѣтникъ.
57. Самаринъ, Дмитрій Федоровичъ (Москва).
58. Самаринъ, Николай Федоровичъ (Москва).
59. Самаринъ, Петръ Федоровичъ (Тула).
60. Санинъ, Петръ Ивановичъ, потомств. почетн. гражданинъ.
61. Селифонтовъ, Николай Николаевичъ, статсъ-секретарь.
62. Строгановъ, графъ Сергѣй Александровичъ.
63. Трапезниковъ, Александръ Константиновичъ, коммерціи совѣтникъ (Москва).
64. Третьяковъ, Сергѣй Михайловичъ, статскій совѣтникъ (Москва).
65. Трубецкой, князь Павелъ Петровичъ (Москва).
66. Унковскій, Иванъ Семеновичъ, вице-адмиралъ, сенаторъ.
67. Фальке, Морицъ Николаевичъ, гофъ-маклеръ.
68. Цвѣтковъ, Константинъ Николаевичъ (Москва).
69. Шатиловъ, Іосифъ Николаевичъ (Москва).
70. Шаховской, князь Левъ Владиміровичъ.
71. Шевелевъ, Михаилъ Григорьевичъ, купецъ 1-й гильдіи (Кяхта).
72. Шереметьевъ, графъ Александръ Дмитріевичъ.
73. Шереметьевъ, графъ Сергѣй Дмитріевичъ.
74. Штейгель, баронъ Вячеславъ Владиміровичъ.
75. Щербатовъ, князь Александръ Алексѣевичъ (Москва).
76. Якунчиковъ, Василій Ивановичъ, коммерціи совѣтникъ (Москва).

Приложеніе № 8.

СОСТАВЪ

Главнаго Правленія Общества Добровольнаго Флота.

Въ 1880 г.

Предсѣдатель Правленія — К. П. Побѣдоносцевъ.
Товарищъ Предсѣдателя — М. С. Кахановъ.
Члены Правленія: Н. Н. Селифонтовъ, М. Н. Островскій, Н. А. Качаловъ, Н. А. Ермаковъ, баронъ П. Л. Корфъ, Н. М. Барановъ, А. Н. Мицкевичъ, Н. Н. Мамантовъ.
Инспекторъ — М. В. Вахтинъ.
Секретарь — А. И. Леръ.
Члены Ревизіонной Комиссіи: Ѳ. Ѳ. Веселаго, Т. И. Филипповъ, И. М. Гедеоновъ.

Въ 1881 г.

Предсѣдатель Правленія — К. П. Побѣдоносцевъ.
Товарищъ Предсѣдателя — М. С. Кахановъ.
Члены Правленія: Н. Н. Селифонтовъ, М. Н. Островскій, Н. А. Качаловъ, Н. А. Ермаковъ, Ѳ. Ѳ. Веселаго, Н. М. Барановъ, А. Н. Мицкевичъ, Н. Н. Мамантовъ.
Инспекторъ — М. В. Вахтинъ.
Секретарь — А. И. Леръ.
Члены Ревизіонной Комиссіи: Т. И. Филипповъ, В. И. Грибановъ, Л. Т. Елисѣевъ.

Въ 1882 г.

Предсѣдатель Правленія — К. П. Побѣдоносцевъ.
Товарищъ Предсѣдателя — М. С. Кахановъ.
Члены Правленія: Н. Н. Селифонтовъ, Н. А. Ермаковъ, Ѳ. Ѳ. Весе-

лаго, графъ А. Е. Комаровскій, И. М. Гедеоновъ, Д. З. Головачевъ, Н. М. Барановъ, А. Н. Мицкевичъ, Н. Н. Мамантовъ.

Инспекторъ — М. В. Вахтинъ.

Секретарь — А. И. Леръ.

Члены Ревизіонной Комиссіи: Т. И. Филипповъ, В. И. Грибановъ, В. В. Романовъ.

Въ 1883 г.

Предсѣдатель Правленія — К. П. Побѣдоносцевъ.

Товарищъ Предсѣдателя — М. С. Кахановъ.

Члены Правленія: Н. Н. Селифонтовъ, Н. А. Качаловъ, В. В. Саловъ, графъ А. Е. Комаровскій, И. М. Гедеоновъ, Д. З. Головачевъ, А. Н. Мицкевичъ, Н. Н. Мамантовъ.

Инспекторъ — М. В. Вахтинъ.

Секретарь — А. И. Леръ.

Члены Ревизіонной Комиссіи: Т. И. Филипповъ, В. И. Грибановъ, Л. Т. Елисѣевъ.

Приложеніе № 9.

На подлинномъ Собственною Его Императорскаго Величества рукою написано:

„Быть по сему“.

Въ С.-Петербургѣ,
24 февраля 1886 г.

Временное положеніе о Добровольномъ флотѣ.

I. Общія постановленія.

1. Добровольный флотъ имѣетъ цѣлью содержать срочное почтовое и товаро-пассажирское сообщеніе между Одессою и портами Восточнаго океана и, вообще, содѣйствовать развитію отечественной торговли.

2. Операціи Добровольнаго флота производятся на коммерческомъ основаніи.

3. Средства Добровольнаго флота составляютъ:

а) суммы, поступившія отъ бывшаго Общества Добровольнаго флота;

б) могущія поступать пожертвованія;

в) доходы, получаемыя за перевозку пассажировъ и грузовъ, и

г) правительственное воспособленіе въ видѣ помильной платы.

II. Обязанности Добровольнаго флота.

4. Суда Добровольнаго флота должны совершать ежегодно не менѣе семи срочныхъ рейсовъ между Одессою и портами Восточнаго океана, составляющихъ въ общей сложности не менѣе 141.000 миль, считая по кратчайшимъ разстояніямъ, а именно:

а) четыре рейса между Одессою и Владивостокомъ и обратно (80.456 миль), съ заходомъ въ Ханькоу, Константинополь, Портъ-Саидъ, Аденъ, Сингапуръ и Нагасаки;

б) два рейса между Одессою и постомъ Дуэ на островѣ Сахалинѣ и обратно (41.732 мили), съ заходомъ во всѣ указанные

въ предыдущемъ пунктѣ порты, за исключеніемъ Ханькоу, и, кромѣ того, въ Корсаковскій постъ;

в) одинъ рейсъ между Одессою и Владивостокомъ и обратно черезъ Гонгъ-Конгъ (18.954 мили) съ заходомъ во всѣ порты, поименованные въ пунктѣ *а*.

Примѣчаніе. По мѣрѣ развитія средствъ Добровольнаго флота, установленные настоящею статьею рейсы продолжаются далѣе, въ русскіе порты Татарскаго пролива и Охотскаго моря, а также по рѣкамъ Амурскаго бассейна, при чемъ пункты захода въ попутные порты опредѣляются Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ, по соглашенію съ министрами Внутреннихъ Дѣлъ и Военнымъ.

5. Росписаніе означенныхъ въ ст. 4 рейсовъ, — съ указаніемъ средней скорости движенія пароходовъ въ часъ, времени ихъ прибытія въ порты, лежащіе по линіямъ сообщеній, и отбытія изъ оныхъ,—составляется Комитетомъ Добровольнаго флота на каждый годъ, передъ началомъ навигаціи, и утверждается Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ, по предварительному соглашенію съ Министерствами Финансовъ, Военнымъ и Внутреннихъ Дѣлъ. Утвержденное росписаніе публикуется во всеобщее свѣдѣніе.

6. Относительно перевозки на пароходахъ Добровольнаго флота почты соблюдаются слѣдующія правила:

а) по всѣмъ перечисленнымъ въ ст. 4 линіямъ, Добровольный флотъ перевозитъ безплатно почту, съ соблюденіемъ почтовыхъ правилъ, имѣя для почты и сопровождающаго ее почталіона или чиновника особое помѣщеніе;

б) посылки, отправляемыя изъ русскаго почтоваго учрежденія или въ русское почтовое учрежденіе, оплачиваются какъ кладь, по низшему размѣру тарифа Добровольнаго флота, и

в) курьеры и фельдъегеря перевозятся безплатно.

Примѣчаніе. Закрытые постъ-пакеты въ чемоданахъ или мѣшкахъ (съ письмами, пакетами, бандерольными отправленіями и вообще письменной корреспонденціею), которые посылаются изъ русскаго почтоваго учрежденія или въ русское почтовое учрежденіе, безъ различія мѣста происхожденія и мѣста назначенія корреспонденціи, перевозятся безплатно.

7. Лица, состоящія на государственной службѣ на дальнемъ востокѣ, а также поселенцы, отправляемые отдѣльно или командами

и партіями съ ихъ багажемъ, перевозятся по особымъ уменьшеннымъ тарифамъ, утверждаемымъ Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ, по соглашенію съ Министрами Финансовъ, Военнымъ и Внутреннихъ Дѣлъ.

8. Частные пассажиры и грузы перевозятся по тарифамъ, утверждаемымъ Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ, по соглашенію съ Министромъ Финансовъ и публикуемымъ во всеобщее свѣдѣніе. Тарифы эти установляются на слѣдующихъ главныхъ основаніяхъ:

а) помильная плата за перевозку пассажировъ и грузовъ уменьшается соразмѣрно разстояніямъ;

б) всѣ товары, соотвѣтственно ихъ цѣнности и другимъ свойствамъ, распредѣляются на нѣсколько классовъ и для каждаго класса опредѣляется высшая предѣльная плата за перевозку во всѣ пункты захода пароходовъ, и

в) при пониженіи цѣнъ за перевозку противъ предѣльной платы, разъ уменьшенная плата не можетъ быть возвышаема въ теченіе той-же навигаціи.

9. Порядокъ и условія пріема, храненія, передвиженія и сдачи грузовъ, а также отвѣтственность за цѣлость оныхъ передъ товароотправителями, опредѣляются правилами, утверждаемыми Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ, по соглашенію съ Министрами Финансовъ, Военнымъ и Внутреннихъ Дѣлъ. Правила эти публикуются во всеобщее свѣдѣніе.

10. Министерства: Морское, Военное и Внутреннихъ Дѣлъ, въ случаѣ надобности въ перевозкѣ пассажировъ или грузовъ по содержимымъ Добровольнымъ флотомъ линіямъ, предоставляютъ такую перевозку исключительно этому флоту, и лишь въ случаѣ отказа его выполнить перевозку, обращаются къ другимъ лицамъ или обществамъ. Изъятіе изъ сего правила допускается только въ случаяхъ законтрактованія поставки какихъ либо предметовъ, съ доставкою прямо въ мѣсто назначенія.

Примѣчаніе. Отказъ со стороны Добровольнаго флота отъ перевозки пассажировъ и грузовъ по требованіямъ названныхъ вѣдомствъ можетъ имѣть мѣсто лишь въ томъ случаѣ, если Добровольный флотъ уже ранѣе того обязался другими перевозками.

11. Добровольный флотъ получаетъ субсидію, въ размѣрѣ четырехъ рублей двадцати пяти копѣекъ за каждую пройденную милю

по означеннымъ въ ст. 4 линіямъ; субсидія эта не можетъ превышать въ общей сложности *шестисотъ тысячъ рублей* въ годъ.

12. Порядокъ выдачи означенной въ предыдущей статьѣ субсидіи опредѣляется Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ, по соглашенію съ Министромъ Финансовъ и Государственнымъ Контролеромъ.

13. Добровольному флоту предоставляется строить и пріобрѣтать морскія паровыя суда, соотвѣтствующія его цѣлямъ, и устраивать для своихъ надобностей механическія заведенія, а также пристани, верфи, конторы и пакгаузы: на пустопорожнихъ мѣстахъ, съ надлежащаго разрѣшенія—безвозмездно, а на земляхъ частныхъ лицъ—по соглашенію съ собственниками сихъ земель, при соблюденіи дѣйствующихъ узаконеній.

14. Должности командировъ, офицеровъ, механиковъ и врачей на пароходахъ Добровольнаго флота могутъ замѣщаться:

а) офицерами, механиками и врачами Морского вѣдомства, состоящими на дѣйствительной службѣ, при чемъ во время службы въ Добровольномъ флотѣ они никакого содержанія отъ казны не получаютъ, и

б) другими лицами изъ русскихъ подданныхъ, спеціально подготовленными къ морскому дѣлу и къ управленію судовыми машинами, а также и вольнопрактикующими врачами.

Прочія должности замѣщаются лицами по вольному найму. Матросы, машинисты и кочегары могутъ быть пополняемы и изъ состава военнаго флота.

Примѣчаніе. Флотскіе офицеры, служащіе на пароходахъ Добровольнаго флота, подчиняются ограниченіямъ, кои, по ст. 14 Высочайше утвержденнаго 25 февраля 1883 г. положенія о морскомъ цензѣ, установлены для офицеровъ, служащихъ на судахъ Балтійской таможенной крейсерской флотиліи.

15. Пароходы Добровольнаго флота плаваютъ подъ особымъ, присвоеннымъ сему флоту, флагомъ.

16. Пароходы Добровольнаго флота, его агенты и конторы изъемлются отъ платежа пошлинъ за право торговли и промысловъ.

III. Порядокъ управленія Добровольнымъ флотомъ.

17. Добровольный флотъ находится въ вѣдѣніи Управляющаго Морскимъ Министерствомъ.

18. Управленіе Добровольнымъ флотомъ ввѣряется особому Ко-

митету, подчиняющемуся непосредственно Управляющему Морскимъ Министерствомъ и имѣющему мѣстопребываніе въ С.-Петербургѣ, а ближайшее завѣдываніе дѣлами флота поручается инспектору, дѣйствующему на основаніи инструкціи, составляемой Комитетомъ и утверждаемой Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ.

19. Комитетъ Добровольнаго флота состоитъ изъ предсѣдателя и двухъ членовъ отъ морского вѣдомства, одного члена отъ Министерства Финансовъ и представителя Государственнаго Контроля, безъ рѣшающаго голоса. Инспекторъ флота числится совѣщательнымъ членомъ Комитета.

Предсѣдатель назначается по представленію Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, Высочайшимъ приказомъ; члены отъ морского вѣдомства — Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ, а членъ отъ Министерства Финансовъ и представитель Государственнаго Контроля — Министромъ Финансомъ и Государственнымъ Контролеромъ, по принадлежности. Инспекторъ утверждается въ должности Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ.

20. Въ случаѣ болѣзни или временнаго отсутствія предсѣдателя Комитета, обязанности его исполняетъ старшій членъ Комитета отъ морского вѣдомства, если Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ не будетъ назначено для сего особое лицо.

21. Комитетъ собирается по мѣрѣ надобности, но во всякомъ случаѣ не менѣе двухъ разъ въ мѣсяцъ. Для дѣйствительности рѣшеній Комитета требуется присутствіе предсѣдателя, или заступающаго его мѣсто и не менѣе двухъ членовъ. Засѣданіямъ Комитета ведутся журналы, которые подписываются всѣми присутствовавшими въ засѣданіи.

22. Рѣшенія Комитета приводятся въ исполненіе по большинству голосовъ; при равенствѣ голосовъ, голосъ предсѣдателя даетъ перевѣсъ.

23. За труды, по занятіямъ въ Комитетѣ, предсѣдатель и члены онаго, а также представитель Государственнаго Контроля получаютъ особое изъ суммъ Добровольнаго флота содержаніе: первый три тысячи рублей въ годъ, а послѣдніе по тысячѣ пятисотъ рублей каждый. Инспекторъ получаетъ изъ тѣхъ-же суммъ содержаніе въ размѣрѣ шести тысячъ рублей въ годъ и, кромѣ того, процентное вознагражденіе, на основаніи ст. 36 сего Положенія.

24. Для дѣлопроизводства и введенія денежной и матеріальной

отчетности при Комитетѣ состоитъ канцелярія, находящаяся въ непосредственномъ подчиненіи у предсѣдателя Комитета.

25. Комитетъ Добровольнаго флота имѣетъ особую печать, по рисунку, утвержденному Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ.

26. Комитетъ распоряжается всѣми дѣлами, имуществомъ и капиталами Добровольнаго флота, составляетъ тарифъ, ежегодный планъ дѣйствій флота, годовыя смѣты и отчеты, наблюдаетъ за дѣйствіями инспектора и агентовъ и, вообще, завѣдываетъ всѣми операціями флота, согласно издаваемой Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ инструкціи, которою опредѣляются подробный порядокъ дѣйствій Комитета, предѣлы правъ его и обязанностей.

27. По имущественнымъ дѣламъ Добровольнаго флота, Комитетъ ищетъ и отвѣчаетъ на судѣ въ лицѣ особаго уполномоченнаго, которымъ можетъ быть одинъ изъ членовъ Комитета или инспекторъ Добровольнаго флота.

28. Вся переписка по дѣламъ Добровольнаго флота производится отъ имени Комитета. Довѣренности, договоры, условія, купчія крѣпости и другіе акты, совершаемые отъ имени Комитета, подписываются предсѣдателемъ и однимъ изъ членовъ Комитета, уполномоченнымъ постановленіемъ Комитета. Для полученія съ почты денежныхъ суммъ, посылокъ и документовъ достаточно подписи предсѣдателя, съ приложеніемъ печати Комитета.

29. Неприкосновенные капиталы Добровольнаго флота (страховой и другіе) обращаются въ государственныя процентныя бумаги и помѣщаются въ Государственный Банкъ на храненіе. Всѣ другія суммы вносятся въ Государственный Банкъ на текущій счетъ.

30. Капиталы Добровольнаго флота выдаются изъ Государственнаго Банка по требованіямъ, подписаннымъ предсѣдателемъ Комитета и однимъ изъ членовъ, уполномоченнымъ на это Комитетомъ. Текущія выдачи производятся по чекамъ, подписаннымъ предсѣдателемъ Комитета.

31. Инспекторъ Добровольнаго флота, на основаніи довѣренности Комитета, можетъ заключать съ товаро-отправителями отъ имени Комитета договоры и условія по перевозкамъ. Контракты, заключаемые на семъ основаніи, подписываются инспекторомъ Добровольнаго флота.

32. Агентства Добровольнаго флота открываются по мѣрѣ надобности какъ въ русскихъ, такъ и иностранныхъ портахъ.

33. Агенты, состоя въ подчиненіи инспектора Добровольнаго флота, снабжаются имъ инструкціею, утверждаемою Комитетомъ.

34. Лица, необходимыя для службы на судахъ Добровольнаго флота и при агентствахъ онаго, опредѣляются:

а) на офицерскія должности, а также на должности агентовъ — Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ, по представленію Комитета, и

б) на прочія должности — инспекторомъ Добровольнаго флота, на основаніи данной ему на этотъ предметъ инструкціи. Опредѣленіе лицъ на должности по канцеляріи Комитета предоставляется предсѣдателю Комитета.

Примѣчаніе. Флотскіе офицеры, командированные въ Добровольный флотъ для исполненія береговыхъ должностей, никакого содержанія отъ казны не получаютъ, но считаются, для полученія пенсій изъ Государственнаго Казначейства, на дѣйствительной службѣ. По достиженіи предѣльнаго возраста, на основаніи Высочайше утвержденнаго, 25 февраля 1885 г., положенія о морскомъ цензѣ для офицеровъ флота, они увольняются отъ службы, при чемъ могутъ сохранять свои береговыя должности и въ отставкѣ.

35. Операціонный годъ Добровольнаго флота считается съ 1 января по 31 декабря. Комитетъ представляетъ на утвержденіе Управляющаго Морскимъ Министерствомъ не позже апрѣля мѣсяца, отчетъ и балансъ за минувшій годъ, а не позже 1-го ноября — смѣту и планъ дѣйствій на наступающій годъ.

36. По утвержденіи Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ отчета и баланса, чистая прибыль, т. е. сумма, остающаяся за покрытіемъ расходовъ навигаціонныхъ, административныхъ и за отчисленіемъ въ капиталъ погашенія потери годовой цѣнности пароходовъ въ размѣрѣ 6% ихъ первоначальной стоимости, распредѣляется Комитетомъ слѣдующимъ образомъ:

а) въ страховой капиталъ, — на постройку новыхъ судовъ, въ случаѣ гибели котораго-либо изъ нихъ и на покрытіе расходовъ по аваріямъ, — отчисляется 7% съ современной стоимости пароходовъ, и

б) изъ остающейся за симъ суммы отчисляется на вознагражденіе инспектора Добровольнаго флота 1%, на награды и пособія служащимъ въ Добровольномъ флотѣ по усмотрѣнію Комитета и

съ разрѣшенія Управляющаго Морскимъ Министерствомъ 10%, и въ запасный капиталъ 89%.

Примѣчаніе. Управляющему Морскимъ Министерствомъ предоставляется страховать пароходы въ частныхъ обществахъ какъ русскихъ, такъ и иностранныхъ.

37. Капиталы погашенія и запасный предназначаются на пріобрѣтеніе новыхъ пароходовъ, взамѣнъ дѣлающихся неспособными къ дальнѣйшей службѣ, и на расширеніе предпріятія Добровольнаго флота, при чемъ запасный капиталъ можетъ быть употребляемъ на удовлетвореніе непредвидѣнныхъ потребностей.

38. Денежные и матеріальные обороты Добровольнаго флота, а также отчетность онаго подлежатъ ревизіи Государственнаго Контроля, на основаніи особыхъ правилъ, установляемыхъ Государственнымъ Контролеромъ, по соглашенію съ Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ.

39. Государственному Контролеру предоставляется производить во всякое время свидѣтельство какъ денежныхъ суммъ Добровольнаго флота, такъ и матеріальнаго его имущества.

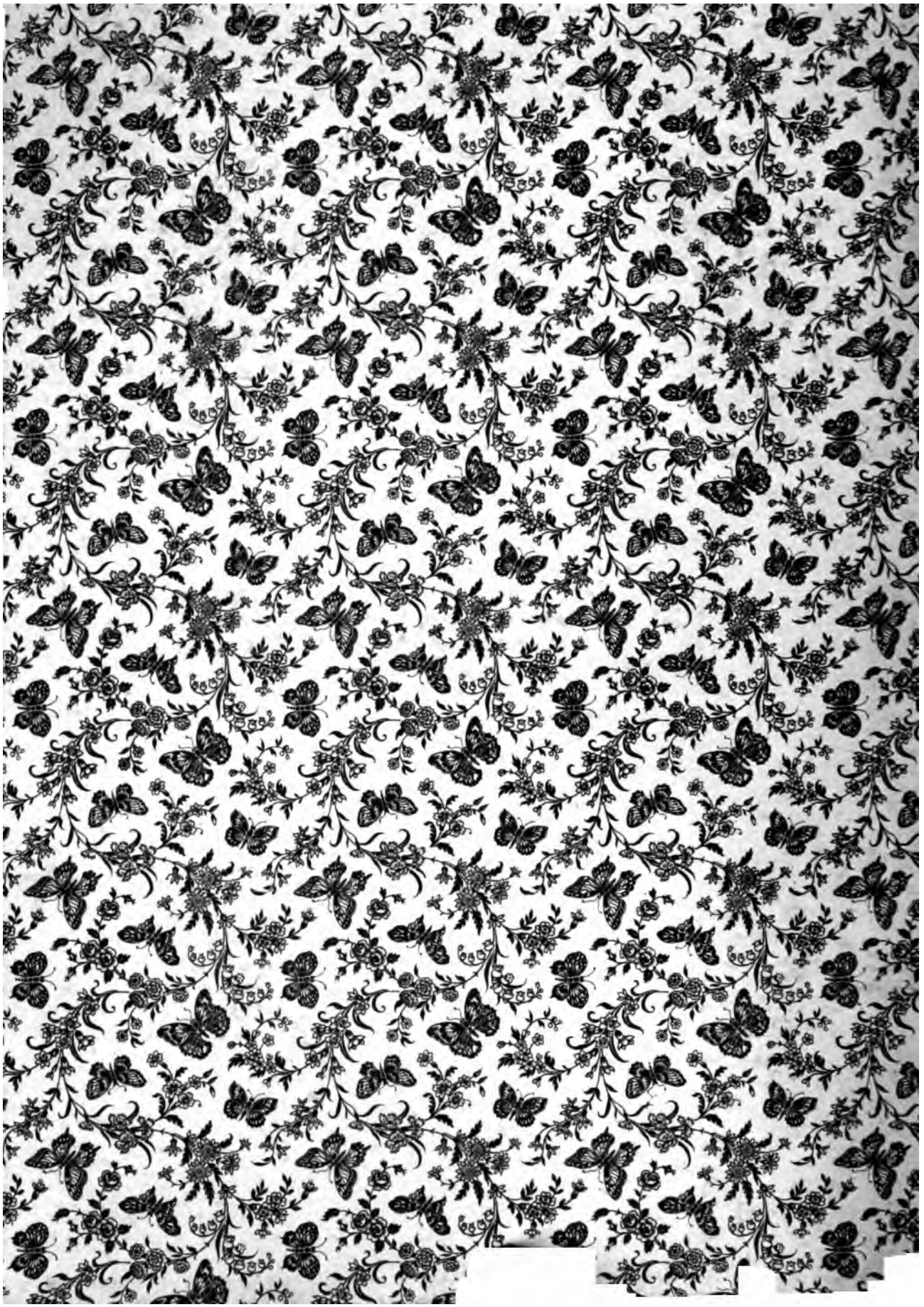
Приложеніе № 10.

Адресъ Императорскаго Общества для содѣйствія Русскому торговому мореходству.

Москва. 1898 года.

Въ семьѣ судовъ Добровольнаго флота счастливое событіе: прибавляется новый работникъ — пароходъ «Москва». Императорское Общество для содѣйствія Русскому торговому мореходству не можетъ безмолствовать въ такую минуту. Добровольный флотъ возникъ по почину Общества, призвавшаго обаятельнымъ Именемъ Благочестивѣйшаго Государя Александра Александровича, тогда Наслѣдника Цесаревича, всю Россію къ пожертвованіямъ на сооруженіе судовъ этого флота. Новый пароходъ, выступающій на общую работу въ началѣ третьяго десятилѣтія жизни Добровольнаго флота, случайно отмѣчаетъ своимъ рожденіемъ двадцатьпятый юбилейный годъ существованія самого Общества. Онъ названъ именемъ Москвы, гдѣ пребываетъ Общество и гдѣ положено начало Добровольному флоту. Это знаменательное сочетаніе случайныхъ обстоятельствъ еще болѣе повышаетъ то искреннее чувство, съ которымъ Общество привѣтствуетъ Добровольный флотъ по поводу увеличенія счастливой семьи его судовъ, предвѣщающаго расширеніе его дѣятельности на благо Россіи. Двадцать лѣтъ мирной работы Добровольнаго флота оправдали самыя пылкія ожиданія мечтателей и радѣтелей о его созданіи и развитіи: суда этого флота установили животворное общеніе коренной Россіи съ ея далекими окрайнами и познакомили русскихъ моряковъ съ океанскими плаваніями для мирныхъ цѣлей. По волѣ Державнаго Вождя Россіи отечественное мореходство вступаетъ въ новыя счастливыя условія, и нѣтъ сомнѣнія, что эти благопріятныя обстоятельства для нашего мореплаванія укажутъ въ наступающемъ двадцатомъ вѣкѣ новые пути и иныя задачи для дорогихъ нашей

[illegible] мирных положений судов Добровольной флоты. Общество желает этому флоту такого же блестящего мирного дня, на месте роли его будущей деятельности, какими он счастливо пользовался в первые два десятилетия своей жизни. Общество твердо верит, что Добровольный флот, созданный в годину брани и тревоги, окажется на такой же высоте своего призвания и во время войны, на какой он всегда оставался в мирное время.



Stanford University Libraries
3 6105 002 300 700

DATE DUE			

STANFORD UNIVERSITY LIBRARIES
STANFORD, CALIFORNIA 94305-6004